

I. rész

Katonai, polgári, kereskedelmi és
sportrepülés, repülőmodellezés

1915–1945

Írta: Pusztai János

Előzmények

A nagy találmány, a merevszárnyú repülőgép elterjedése a ballon-repülés mellett Szegedet sem hagyta érintetlenül a század elején. A kutató, a szüntelenül újat kereső elme – így az aviatikai szárnypróbálgatók is – már jóval korábban megmutatta képességeit...

A szegedi születésű Szablik István (1746–1816), a helyi piarista gimnázium tanára, majd igazgatója, az első magyar léggömb megalkotója, 1784. augusztus 15-én hidrogén töltésű ballonjával sikeres kísérletet hajtott végre Budapesten. Harmadízben, 1785-ben, szülővárosában, Szegeden is bemutatta alkotását. Léggömbjével itt is eredményesen repült. A pesti látványosságon még embert nem emelt a szerkezet.

Mai ismereteink szerint Szeged térségében ez volt az első sikeresen föl- és leszállni képes ballonkísérlet.

Következő adatunk az 1902-es évhez kapcsolódik. Nyár végén, a híres TURUL léggömb bemutató útján Szegedre érkezett ifj. Tolnay Lajos kapitány irányításával, aki a budapesti Meteorológiai Intézet asszisztense, a Magyar Aeró Club (MAC, mint a Magyar Autó Club szakosztálya) alapító tagja, majd később igazgatója volt. A jónevű léggömb-pilóta hatodik útját Szeged–Lukovistye (Gömör megye) útvonalon tervezte, s azt – ismereteink szerint – sikerrel végre is hajtotta.

Szeged is „kóstolgatja” az aviatikát

A repülés iránti olthatatlan vágy nem csupán a „Rákosi-úttörők” sajátossága volt. Szerke az országban új és újabb „rőzselángok” lobbantak fel, új és újabb repülőképes alkotmányok születtek. Ezeknek a kísérletezőknek a repülés iránti lelkesedésén túl még volt egy közös vonásuk, nevezetesen az, hogy többnyire a polgárság szegényebb rétegéből kerültek ki, pontosabban abban éltek. Az aviatika iránti lelkesedésüknel csak a szegénységük volt nagyobb, ez pedig alkalmatlan „induló tőke” a repülőgép építéséhez.

Antalfy Sándor brassói lakos, MÁV mozdonyvezető feltalált egy repülőgépet – írja a Szegedi Napló 1909. április 30-i száma – de a motor megvásárlásához már nem maradt pénze. Szeged Szabadkirályi Város alispánjához fordult kérelemmel, hogy engedélyezze neki a „tisztos város vezető testülete” a gyűjtést, minek várható jó eredményével befejezhetné repülőgépét. Antalfy szakértői igazolást csatolt kérelméhez, miszerint az általa tervezett és már jórészt megépült gép repülőképes (lesz). Az alispán nem zárkózott el attól, hogy a fiatal mozdonyvezető új utakat keresve Szeged polgárai körében találja meg a „találmánya” befejezéséhez szükséges javakat. A város népe óriási segítő szándékról tett tanúbizonyságot. Antalfy köszönő levelében jelezte az alispánnak, hogy a motor megvásárlásához hiányzó pénz összegyűlt és rövidesen felszáll repülőgépével.

Tordai Imre a helyi inasiskola tanár-igazgatója, a maga készítette repülőszerkezettel, az iskola udvarán végzett meggyőző aviatikai kísérletet.

Pittoni Béla, ugyancsak 1909-ben, pontosabban szeptember 5-én kezdte meg kísérleteit a maga szerkesztette és alkotta siklórepülőgéppel. Próbálkozásai sikerrel jártak, de a további fejlesztéshez szükséges tőke már nem állt a rendelkezésére.

A repülés hatalmas léptekkel terjedt. Mindinkább nagyobb teljesítmények, jobbnál jobb szerkezetek, motorok láttak napvilágot.

Az 1910. május 25-ére meghirdetett TOLNAY-DÍJ alapkövetelménye volt, hogy (a talaj nem érinthető) megszakítás nélkül 1000 métert kell repülni, és [...] az első díjat, 1000 koronát csak magyar pilóta nyerheti el. A győztes Zsélyi Aladár lett.

A Rákos mezei aviatikusok már oly messze jutottak a kísérleteikben, hogy a budapesti Aeró Club nemzetközi repülőversenyt hirdethetett meg, melyre

számos neves külföldi aviatikus is bejelentette részvételét, közöttük a francia gróf Montigny és a belga származású Croquet mérnök is.

Szeged 1910. május 22-én induló új lapja, a Délmagyarország, előfizető gyűjtő kampányt szervezett – az ötlet gazda, Holtzer Dániel szegedi nagykereskedő segítségével, aki a Délmagyarország hírlapvállalat igazgatósági tagja is volt. Az ő közbenjárásával hívták meg Montigny gróft és Croquet mérnököt a szegedi repülőbemutatóra, a budapesti nemzetközi versenyt megelőzően. Így Szeged lett a harmadik magyar város, – Sopron és Budapest után – ahol a francia aviatikusok bemutathatták a modern kultúrának ezt a legnagyobb csodáját.

Az ötlet nagyszerűségét mutatja, hogy az összes konkurens helyi lap egy héten keresztül ezt a hírt is hozta és bizakodó reménységgel kommentálta, propagálta a „szegedi repülést”. Óriási idegenforgalomra számítottak a szervezők, különvonatok indultak a megye és az ország különböző részeiből.

A két pilóta gépe a Windischgrätz Lajos herceg elnöksége alatt álló, a bemutató létrejöttét támogató HELIOS autó-szállítmányozási cég tulajdona volt. A hercegi vállalat Budapestről, de Szeged belvárosából is szállította a nézőket a lóversenyterre. (Ez ma a Cserepes sor, a Szabadkai út és a laktanyák által határolt 45 katasztrális holdat magába foglaló terület.) A fővárosból Szegedre látogatott vicomte Fontenay francia főkonzul. A magyar főrend tagjai közül is többen megjelentek báró Bánffy Dezső társaságában.

A szegedi Uránia Mozi filmet készíttetett a repülésről és azt napokon keresztül zsúfolt ház előtt mutatták be.

A negyvenezer (!) fizető néző végül is csalódottan térhetett haza a nagy ovációval beharangozott repülőversenyről. Az erős szél miatt késő délutánig kellett halasztani a repülést. Az estébe hajló időben rendszerint csendesedni szokott a szél, de most továbbra is veszélyes mértékű maradt. Ilyen óriási tömeget viszont nem lehet kétségek között őrlődve hagyni, így Montigny gróf vállalta a kockázatos repülést. Az első felszállás fél percig tartott. Motorhiba miatt a gép földnek csapódott és összetört, de szerencsére Montigny gróf séretlenül került ki a roncsok alól. A második felszállás, amit Croquet gépével repült a gróf, már kiválóan sikerült. A harmadik elrugaszkodás ismét nem zárult „summa cum laude”. A motor újból leállt és a bátor pilóta, a változatoság kedvéért éppen egy hatalmas vízállásos terület közepén landolt. Szerencsére sem Montigny, sem a gép nem sérült. A lehetséges dráma helyett operettbe illő jelenet játszódott le. A nézősereg egyik része „a gróf a vízbe hullt” szöveget recitálta, míg a másik fele azzal replikázott: „a gróft ki kell húzni”.

A „vízi kaland” szerencsésen zárult. A grófot száraz lábbal, a gépet sértetlenül sikerült kimenteni az iszapos vízből. Minden szerencsésen végződött, csak azok sopánkodtak, akik sokat fizettek és keveset kaptak. Egy rendkívül hangulatos, jókedvű riportban számolt be a repülésről a Délmagyarország 1910. május 31-i számában.

Több visszaemlékezés is a történet időpontját 1909. május 19-re vetíti vissza. A tévedés oka nyilvánvalóan a memória tréfája. A másik cáfolandó tétel, hogy a már említett memoárok a szóban forgó produktumot, a „szegedi repülést” Montigny–Zsélyi repülőbemutatóként említik és azt egy sajtófotóval próbálják hitelesíteni.



1. sz. kép

„Ez volt az első”

Montigny gróf és kísérete Szegeden (?) Közli az archív (sajtó- ?) fotó szerzője vagy utólagos értékelője 1910. május 19-ét megelőzően a félével időpontjával.

A gróf és kísérete 1910. május 28–29-én tartózkodott Szegeden. A Blériot rendszerű „Type la transversee de la Manche No. 11” monoplán előtt állók: 1. Clermont, 3. Horváth Ernő, 4. Zsélyi Aladár, (?) 5. gr. Montigny, 8. Adorján János,

Utalnak itt a Szegedi Regélő c. folyóirat 5. kötet 1909. április 28-i számára (1. sz. kép), amely mindenképpen nonszensz. Zsélyi Aladár – ha jelen volt a szegedi repülő bemutatón – csak mint vendég vehetett azon részt, bár Zsélyi négy nappal korábban nyerte meg a Tolnay-díjat, így pillanatnyilag legismertebb tagja volt a rákosi repülőknak, akiről nap, mint nap hírt adtak a helyi lapok is. Nem képzelhető el, hogy a sajtó képviselői ekkora szenzáció fényében szó nélkül hagyták volna Zsélyi szegedi jelenlétét. (Ismereteink szerint az a tény is kizárni látszik Zsélyi szegedi jelenlétét, – hogy a Tolnai-Kupa utáni napon a gépe összetört, ő maga súlyos sérüléseket szenvedett.) Egyébként a Szegedi Regélő, amelyre több helyen is utalás történt – helyesen 1910. évi száma

foglalkozik a Montigny repülés leírásával – nem is említi Zsélyi nevét. Sem mellette, sem ellene szóló bizonyítéka nincs annak, hogy Zsélyi Aladár a bemutatón jelen lett volna, de egy bizonyos, hogy akkor Montigny-val nem repült.

A Montigny-féle repülés sokakban a kudarc érzetét keltette, bár a realitás értelmében, a kor elérhető technikai színvonalán, az átlagosnál nem adott kevesebbet. Másokban éppen a személyes vonzalmak feléledését vagy kiteljesedését eredményezte, aviatikai céljaik elérésére ösztönözte őket. Egy ilyen pozitív személy jutott tudomásunkra. Juhász Ferenc hódmezővásárhelyi születésű kőműves segéd Montigny repülése láttán oly erős vágyat érzett a pilótaélet iránt, amit nem is akart legyőzni. Tizenkilenc évesen nagykorúsíttatta magát, és fölvette 400 koronás örökségét, majd a várostól kapott ingyen telken hangárt épített és hozzáfogott élete nagy álma, a repülőgép építéséhez. Akkor még nem tudhatta, hogy a repülőgép készítéshez Darius kincse sem lehet elég. A motor nélkül kipróbált gép összetört. Amit még lehetett pénz-zé tett és kifizette adósságait. Ahogyan az igazi szegénylegényhez illik, vándorbotot fogott a kezébe, csak ő nem világgá, hanem Budapestre ment. Ott Szapáry Pál gróf támogatásával Schwachulai Sándor mellett lett szerelő.

A háborúban, 1914-től pilóta volt. A főtörzsőrmesterségig vitte, majd amint tehetette, felkérésre a német haderőhöz került és a fridrichshafeni repülőiskolában kapott oktatói beosztást. Itt kísérleteztek a Heinecke-féle ejtőernyővel. A bátorságáról híres magyar pilótát kérték fel az ernyő kipróbálására. A kísérleti ugrás időpontjára nincs utalás az életrajzban, de Juhász Ferenc úgy tudta és hirdette is, hogy ő volt az első magyar ember, aki mentőernyővel, repülőgépből sikeres ugrást hajtott végre.

A húszas években idehaza kereskedelmi pilóta lett. Kecskemétről Budapestre repült. A viharos erejű szélben lezuhant és életét veszítette. A főváros a budapesti repülési úttörők áldozatainak adományozott díszsírhelyre temettette.

A szabadkai illetőségű Kocsis János és Farbek Antal asztalosok 1911-ben, saját építésű vitorlázó repülőgéppel, a mórahalmi út melletti Kurva dombról indultak, autó-vontatással. (Kakuszi adat, forrás megjelölése nélkül. Az adat-szolgáltató nem tesz utalást a repülés eredményére és minőségére.)

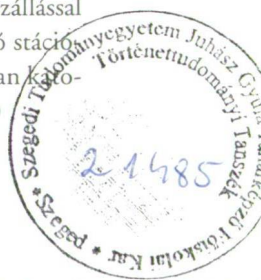
A Montigny repülés hullámai még 1911-ben sem ülték el. Kellő anyagi háttérrel bíró szegedi vállalkozók többen is próbálkoztak újabb repülőbemutatók rendezésével. Duncse Elemér cégtulajdonos májusra kérte a tanácsból a löverseny tér biztosítását. A repülőnap elmaradásának oka nem Szegeden keresendő, nem a jó szándékú kezdeményező bukása volt.

Az Újság c. budapesti hírlap írója Fröhlich János gyűjtést indított Székely Mihály aviatikus javára egy új, modern repülőgép megvásárlása érdekében. A jó ügy kezdeményezője és irányítója ígérte, hogy 1911. október elején el látogat Szegedre. A három nappal később megjelenő Délmagyarország hírszerkesztője már arról ad számot, hogy a korábbra tervezett gyűjtés új időpontban lesz, várhatóan október közepére halasztódik úgy, hogy arra Székely Mihály is leutazik Fröhlich lapszerkesztővel és a lóverseny téren repülőnapot tart. A repülés ismeretlen ok miatt elmaradt.

A Párizsban élő, de szegedi születésű Jacques Weinman (Weim Jakab) aviatikus – aki úgy érzi, hogy dicsősége van tudásával hazájának és szülővárosának – ösztöndíjat kér Szeged városától, repülőismereteinek további gyarapításához. Ígérete szerint, ha a remélt segítséget megkapja, akkor 1912. tavaszán hazarepül és parádés repülőbemutatót tart. Hiába lobbizott dr. Szalay József főkapitánynál – volt osztálytársánál – és Szmolényi Nándornál, – volt tanárjánál – a városatyák nem méltányolták kérését. Ez a repülőbemutató is elmaradt. Nem mentség, de a két héttel később érkezett miniszterelnöki kérő levél ugyancsak az elutasítás sorsára jutott. Huen-Héderváry Károly gróf kormányfő átiratban kérte Szeged városát (is), hogy a magyar aviatika támogatására alakult bizottságot anyagilag segítse. Egyáltalán az átirat ténye kétségbeejtő, ami magas fokú politikai gyámoltalanságról árulkodik és az aviatika aggasztóan siralmas, országos (= Rákos-mezei) állapotáról. Két év reményekkel teli várakozása meghozta a pozitív eredményt.

Tóth József aviatikus Zászlónk nevű gépével 1912. június 25-én, a lóverseny téren repülőbemutatót tartott. A szél – mint a korábbi esetekben is – erősnek bizonyult. Tóth aviatikus ennek ellenére vállalta a felszállást. Két kört – mintegy ötven méter magasan – írt le a versenypálya körül, a közönség fölött. A még tervezett két fölszállást a gyenge motorra, az erős szélre és a rossz benzinre hivatkozással már nem repülte meg. A két héttel ezután, Hódmezővásárhelyen rendezett bemutató sikerének fényében derült ki, hogy a Szegeden mutatott lanyha érdeklődés – amely mélyen alatta maradt a vásárhelyi erkölcsi és anyagi sikerének – nem lelkesítette újabb kockázatra Tóth József aviatikust.

Közben 1912. szeptember 6–12-e között, mezőhegyesi főhadiszállással „király-gyakorlat” volt az ország délkeleti térségében, melynek utolsó stációja Szegeden és környezetében játszódott le. (A „király-gyakorlat” olyan katonai hadgyakorlat, amelyet a király vagy valamely főherceg vezényel.)



Tizenöt aeroplánt szállítottak vonaton ponyva alatt, rejtetten – fedezték fel a kotnyeles újságírók a makói állomáson – melyeket tovább vittek a mezőhegyesi tábori repülőtérré. Ezekkel a repülőgépekkel szeptember 8-án a szegediek is találkozhattak, amikor a város fölött harci feladatot hajtottak végre, először felderítési céllal. A nyolc, a féltizenegy és a tizennyolc órákor megismétlődő berepülést így írja le a szemtanú: míg az egyik gép 1300 méteren vigyázta társai biztonságát és a „hadszíntéren” az „ellenséges csapatok” mozgását, addig az alacsonyabban szállók piros papírgömbökkel bombázták a Tiszán a Szeged védelmére kirendelt és az ott manőverező monitorokat.

A nagyszabású hadgyakorlat mintegy záró akkordjául szeptember 17-én, délelőtt egy fehér léggömb úszott át Szeged felett, tíz órákor már Makón észlelték. Innentől kezdve, közel fél évig, csendes napok köszöntöttek Szegedre a repülés terén.

Ismereteink szerint, legközelebb már csak 1913. április 10-én, 10 óra tájban verte fel „égi láрма” Szeged meghitt nyugalma. A másnapi hírekből megtudhattuk, hogy Uselac Emil alezredes, a monarchia repülőflottájának parancsnoka Fischamendből indulva Budapesten át Újvidékre tartott, ahol egy új repülőközpont létrehozásáról tárgyalt.

„Ladányi hadnagy Szegeden fog repülni” – tudósítják a nyájas olvasót a helyi lapok. A bemutató kitűzött időpontjában Hódmezővásárhelyről, légi úton (és nem vonaton, mint ahogyan ez a korábbi időszakban szokásos volt) érkezik a szegedi lóverseny térre. Így is történt ez 1913. augusztus 5-én, Az EST névre keresztelt biplán 7 óra 11 perckor – menetrendi pontossággal – simán leszállt a zsidó temetővel szemben lévő, a 4. sz. huszárok gyakorlóterén. Ez a bátor tett, hogy átrepülte biplánját Szegedre, is azt igazolja, hogy a legkiválóbb magyar pilóták egyike tisztelte meg a várost és közönségét. Nagyszámú nézősereg tapsolt az aviatikus pompás leszállásánál. A város vezetői, képviselői és a rendőrség emberei sem tisztelték meg az égből érkező vendéget (?). Az előre megbeszélt hangár is csak részben készült el. Az építőmunkások dupla bér ellenében sem voltak hajlandók vállalni a munka befejezését, mert havi bűcsúra kellett sürgősen hazamenniük. Ihász Ferenc vállalkozó magára maradt a félkész hangárral és a pontos elkészülés érdekében felvett 100 korona előleggel. Lányi Antal – aki többek között a Balaton első átrepülője volt és az 1914-es pöstyéni repülőverseny harmadik helyezettje – augusztus 10-én délután öt órára tűzte ki a repülőbemutató kezdetét. Saját konstrukciójú gépével, a hivatalos program

befejezése után, utas repültetést is ígért. A Délmagyarország tudósítója így foglalja össze a bemutatón látottakat:

- két és fél perc a levegőben, három részletben;
- szétrobbant az egyik henger, és a következmény...
- hatezer elégedetlen néző.

*

Már szuronyok hegyén a béke. A naptár 1914. június elején áll. A pártok, a polgári szervezetek, csoportosulások a háborús előkészületek lázában élnek és sajátos eszközeikkel igyekeznek segíteni a kormányt, benne a hadügyi tárcát.

A Magyar Aeró Szövetség repülőállomás létesítését tervezte Szegedre. Erre a célra területet kért a várostól, az itt leszálló gépeknek pedig hangár építését. A tanács 1914. június 8-i ülésén foglalkozott a kérelemmel, s elhatározta, hogy a kért célra két terület közötti választás lehetőségét is felkínálja a MASZ-nak, de hangárt nem épít, mert ennek költségei meghaladnák a hatezer koronát és ekkora vállalkozási terhet nem képes az adott időben elviselni a város – közölte dr. Bokor Pál polgármester-helyettes.

Az első világháborút megelőzően Szegeden nem volt repülőtér, de a tények ismeretében a Monarchia meglévő repülőgép-állománya sem tette volna azt lehetővé.

A háború kezdetén, katonai szempontból is használható repülőgépe összesen 60 darab volt, ami technikailag is messze alatta maradt pl. a franciák 250 és a németek 150 darab biplánjának vagy monoplánjának. A kormányozható léghajók összehasonlítása is siralmas képet mutat, mert amíg a németek 15 darabot tudhatnak a magukénak, a franciák 11-et, addig a Monarchia mindössze négy darabról tud beszámolni. (Az adatok 1912. májusában jelentek meg a lapokban.)

A fentiekből látható, hogy a szembenálló felek között, a Monarchia szempontjából aggasztóak voltak az arányok. A meglévő 60 repülőgép, amely közül a legkedvezőbb esetben is csak 52 darab volt hadrafogható, nem indokol(hat)ta a repülőterek számának gyarapítását. A katonai gépek döntő hányada a kiképzés céljait szolgálta. A példa kedvéért megemlítendő, hogy az 1911-ben, Veszprémben tartott hadgyakorlaton még csak első alkalommal használtak felderítésre repülőgépet – ekkor is az osztrák Aeró Klub elnökét, Economo bárót kérte fel a hadvezetés.

A Monarchia katonai vezénylése osztrák irányítás alatt állt. Konzervativizmusa a bűnös könnyelműség szintjére emelte a vezérkart, hiszen már az évek óta tartó készülődés után is ekkora technikai hátránnyal sodorta tudatosan háborúba népeit és a világot. Sajnálatos, hogy az 1911-ben elfogadott és 1916 végéig megvalósulni tervezett véderő-reform is csak minimális fejlesztést ígért a légjáró csapatoknak mind repülőtelepei számának gyarapításában, mind a repülőtechnika és a személyi állomány növelésében. Az is nehezítette a fejlesztési cél megvalósítását, hogy ekkor még a repülőalakulatok nem álltak egységes irányítás alatt. Mozgósításkor összesen 13 repülőszázad indulhatott a frontra. A háború előkészületi terve szerint a véderő-reform törvény Szeged repülési kapcsolódását nem említette, ennek ellenére az 1915. év második felében meginduló repülőtéri fejlesztés és kiképzés mégsem került el a várost.

*

A kezdet

Szarajevóban 1914. június 30-án Gavrilo Princip meggyilkolta Ferenc Ferdinánd trónörökösét és feleségét, akik egy hadgyakorlat megtekintésére utaztak a városba. A kocka el volt vetve. Megteremtődött az alkalom – nem az ok! – a háború kirobbantásához. Az 1914. július 31-i hadüzenet után megindultak a Monarchia csapatai Szerbia ellen.

A kormány már július 28-án repülési tilalmat rendelt el, majd egy héttel később, augusztus 4-től teljes hírzárlatot a hadicselekmények közvetlen közlésére. Csak a vezérkar által kiadott vagy ellenőrzött haditudósítói anyagok kerülhettek a nyilvánosság elé. A hírzárlat és a katonai cenzúra betartását az ügyszégek tartoztak ellenőrizni.

„Szeged fölött lelőttek egy repülőgépet” – írja a Délmagyarország tudósítója, de a többi helyi lap kétkedéssel fogadja a hír valódiságát. Csak évekkel később igazolódott az alaphír hitelessége. Nagy valószínűséggel az esemény a napilapokban leírtak szerint játszódott le. A tudósítók közlésében csak a végkifejletben és a következményekben volt eltérés. Írják, hogy a Délvidéken, így Szeged légeréjében is, az éjszakai órákban, több alkalommal jelentek meg idegen repülőgépek nagy magasságban. A feltehetően szerb katonai gép a város fölött körözött és reflektorával megvilágította a Dugonics teret, más alkalommal a vasúti hidat kereste. Az újabb berepülésre felkészült katonaság, már csőre töltött fegyverrel várta a repülőgépet. Amikor az ismét a hatáskörzetbe került és kb. 200 méteren lehetett, a mannlicherekből sortüzet adtak le a katonák az ismeretlen aeroplánra. Az össztűz után a gép mozgásából arra lehetett következtetni, hogy találat érte, mert előbb zuhanó-, majd sikló-repülésbe ment át és eltűnt a Maros torkolat irányába. A sikeres vadászatban Vértess Antal százados, Palásthy Károly főhadnagy és Harsányi Richárd százados vett részt. Az esemény 1914. augusztus 18-án éjjel történt. (A gép roncsait évekkel később – a Hadtörténeti Múzeum anyagi támogatásával – emelték ki a Tisza iszapjából, 1940. június 17-én. Ekkor vált nyilvánvalóvá, hogy a megfigyelő életét vesztette.) A pilótának sikerült megmenekülnie. Másnap Makó közelében elfogtak egy gyanús személyt, akit hol Mailbourne nevű francia aviatikusnak, hol angol pilótaként azonosítottak, de egy – az Alföldön már évek óta vándorló – „hülye szabólegénynek” is aposztrofálta az ellentmondásos rendőri jelentés.

A katonai pilótaképzés – a korábbi években, a Monarchián belül – csak a Bécs környéki repülőterekre koncentrált. A háborús események és a felgyorsított pilótaképzés következményeiből levezethető baleseti áldozatok megnövekedett száma, az antant technikai és számbeli fölénye okozta veszteségek pótlási kényszere új kiképző századok felállítására készítette a hadvezetést, többek között az 1913-ban Újvidéken, az Aradon 1912-ben, gróf Teleky Tibor létesítésével kialakult magánrepülőtéren, majd újabb helyiségekben, mint Szombathelyen, Szegeden és még néhány vidéki városban. A kiképzőhelyek kialakítása az 1914. év végén kezdődött meg az ország területén.

A szegedi kiképző pótszázad létrehozásának és a repülőtér építésének kezdeti időpontja csak közvetett adatok alapján állapítható meg, ezekből kíséreljük meg levezetni a két dátumot.

„Szeretném az én kedves Szegedemet onnan felülről is megnézni” – kérte dr. Cicatricis Lajos, a város alig fél éve kinevezett főispánja, a leszállásra kényszerült pilótát 1915. május 3-án, közli a Szegedi Friss Újság. A tudósító leírása szerint a kényszerleszállás helye a bátaszéki út mellett (ma bajai út), a jelenlegi repülőtéren vagy annak közvetlen közelében lehetett. Amennyiben a környékben lett volna kialakított repülőtér, minden valószínűség szerint ott szállt le a pilóta. A területet rendező alakulat sem lehetett akkor még a környéken. Száva Péter – aki a szegedi repülőtér műszaki műhelyének egyik létrehozója, később vezetője is volt – így mondta el emlékeit a repülőtér létesüléséről. Légitikikötőnek alkalmas helyet a bátaszéki út mellett jelölték ki. (Szerk. megj.: a hadügyi kormányzat a hadiszolgálati törvény alapján vette birtokba a területet, ami azt jelenti, hogy a kormány a rendelkezése alá vont a területért sem vételárat, sem bérleti díjat nem fizetett.) 1914. őszén, a területre vezényelt utászszázad 1915. tavaszára alkalmassá tette a terepet a biztonságos fel- és leszállásra. Október 8-ra felépült a fahangár (akkor szerelőműhely), a fémvázás hangárok, a parancsnoki kőépület és a legénységi barakkok. (A fahangár, amely a repülőtér Maty-ér felőli oldalán volt, a borító belső és első oldalán bemutatott képen nem látható. A fölvétel az 1931-es állapotot mutatja.)

(A szerző mj.: Reisz Sándor mérnökkari hadnagy építésvezetésével készültek el a hangárok, melyért – többek között – 1916 májusában a legfelső katonai vezetés dicsérő elismerését érdemelte ki.)

Itt helyezték el a frissen megalakult 5. kiegészítő századot. (Az egység az aradi II. repülő zászlóalj részeként működött.) Így jött létre a katonai repülés egyik alapképző bázisa – mondta tollba emlékeit Kakuszi Józsefnek a „hites tanú”, Száva Péter, akkor még alhadnagy.



2. sz. kép

A tiszti lakások. A légi felvételen a 7. és a 8. számú épület.

Klárafalvi Aladár – a repülés szegedi történetének jeles ismerője – így ír a repülőtér létesüléséről. „Az aradi K.u.K. Luft Flieger Abteilung parancsnoka Rithmeister százados kapott megbízást arra, hogy keressen Szegeden olyan területet, amely repülőképzés céljára alkalmas.” E parancsnak megfelelően Kloss Erik pilóta és Szendrey László (máshol Kaszala Károlyt jelöli meg pilótaként) szegedi származású repülőhadnagy szálltak le 1915. október 8-án a bajai út melletti területen, a mai repülőtér helyén. Klárafalvi írása alapján az „utászezred” (?) egy hónapos megfeszített munkájával alkalmassá tette a területet repülés és a katonák elhelyezése céljára. A Klárafalvi anyag nem jelöli meg a forrást.

Nagy valószínűséggel, majdnem napi pontossággal állapíthatjuk meg – a közvetett jelek is arra mutatnak – hogy a repülőtér építés befejezése 1915. októberének elejére tehető, de a kiképzés már korábban megkezdődött. Erre utal a Szegedi Naplóban 1915. július 25-én megjelent írás, mely szerint a Dugonics tér és a Kárázs utca sarkán személyi sérüléssel járó balesetet okozott a szegedi repülőosztag gépkocsija. Ebéd és vacsora idején minden nap szállította a tiszteket az ottani étterembe. (Szerző mj.: vagyis már 1915. július 25-e előtt is kellett Szegeden pilótáknak lenni, akik a mai és az akkori repülőtér irányából jártak az étterembe. Feltételezhetőleg azok, akik az augusztusban kezdődő iskola-tábort készítették elő és szervezték meg a repülés feltételeit.) Május 3-án még nem volt repülőtér, mint erre korábban már utaltunk de a szegedi repülés első áldozatának életútjából ismerhetjük, hogy ő az augusztusban induló szegedi repülőtanfolyamon kezdte pályafutását.

További bizonyítéku­l szolgálhat a repülő­k szegedi létezésére az a tény, miszerint a városi Szabadoktatási Bizottság 1915. augusztus 15-én Felsőtanyán (ma Balástya) né­pünnepélyt rendezett abból a célból, hogy annak be­vételét a Felvidéken lerombolt falu, „kis-Szeged” újjáépítésének segítésére szentelje. A jó­te­konysági rendezvény műsorából tudhatjuk, hogy egy Fekete Örs nevű, szegedi repülőhadnagy vezetésével kellett több gépes kitelepülést végezni, emel­ve a né­pünnepély színvonalát. Arról nincs hiteles ismeretünk, hogy a pilóták és a gépek részt vettek e a programban, de hívták őket, tehát ott kellett lenniük.

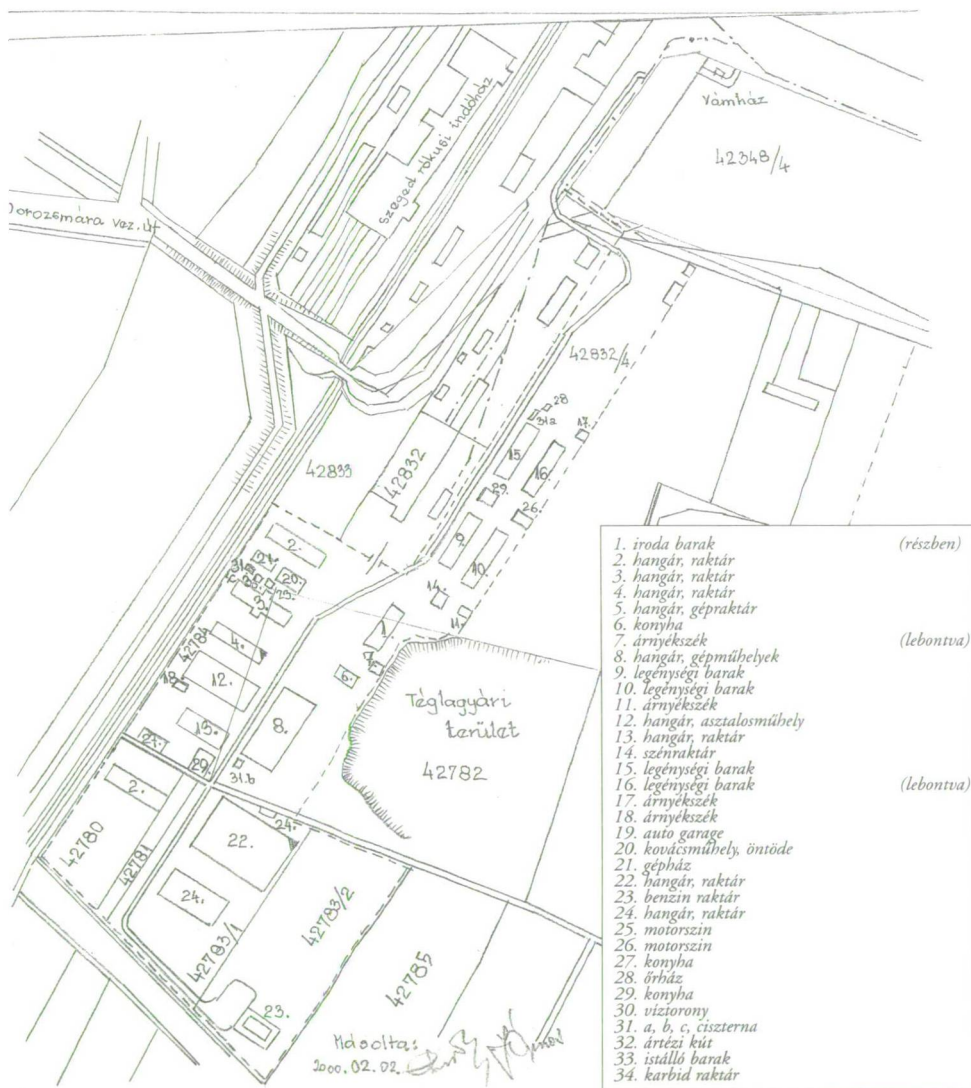
A repülőtér üzemeltetése szempontjából nélkülözhetetlen javítóműhelyt a Villamosvasút Társaság 1915. február 10-én kelt leveléből tudhatjuk – melyet a vá­rosi Térítési Bizottságnak küldött – hogy „a rókusi Feketeföldek 6. sz. alatti tele­pükön lévő kocsiszínjeiknek, raktárainak és műhelyeiknek egy részét...” átengedi a „szegedi császári és királyi repülőgépgyár vezetőségének ingyenes használatra, amelyeket a vezetőség saját céljaira megfelelően átalakított és azokban üzem­eit folytatja.” Gyakorlatilag erre utal Lugosi József Szeged története c. könyve 3/1. kötetének 366. oldalán jelzett utalás is, amikor a szegedi Villamosvasút Társaság



3. sz. kép

A javítóműhely bejárati kapuja. Felirat a kapu felett: K.u.K. Fliegerregiment Flugzeugwerkstätte der B.S.K. – magyarul: A császári és királyi repülőalakulatok repülőgépjavító műhelye.

A szeged-rókusai repülőgépjavitó műhely helyszínrajza



4. sz. melléklet

A szeged-rókusai repülőgépjavitó műhelyek helyszínrajza.

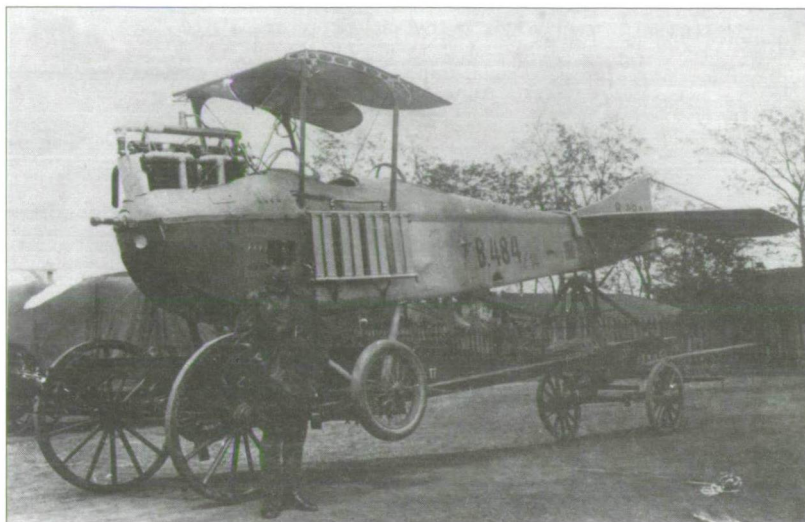
a háborús érdekek kiszolgálása céljából a központi telep több helyiségét (szerző mj.: a mai remíz) repülőgép-javító műhely részére ingyen átengedte. (1917-ben, új szerződéssel már bérletdíj köteles lett a repülőgép javító részleg.)

Csapó Béla – egy kortanúra emlékezve – elmondja, hogy a háború parancsoló szüksége már 1914. őszén, a mai repülőtér területén létrehozott egy hangárt, amiben az ideszállított kész elemekből repülőgépeket szereltek össze és egyenesen a balkáni hadszíntérre repülték azokat(?). Feltehetően az összeépítő helyszín a Közúti Vaspálya Rt. remíze lehetett. Így értelmezhetőbbé válik az igazgatóság Térítési Bizottságnak küldött átirata, melyben *repülőgépgyárat* említ és következetesen hol múlt, hol jelen időt alkalmaz a műhelyek átadásáról szóló levél szerkesztője, amely az átadó okiratban korábbi igénybevételt takar(hat). A száz–százhusz főt foglalkoztató motor- és sárkányjavító műhelyben a fa- és fémmegmunkáló szerszámgépek beszerelése, a raktárak feltöltése, a soknemzetiségű állomány létrehozása hosszú heteket felölölő munka volt. Az I. sz. Repülőgépjavító Műhely építési és átépítési munkáit a K.u.K. Katonai Építésvezetőség irányította. A vasúti jegyzőkönyvek, szállítólevelek tanulsága szerint – a szerszámgépek, pótalkatrészek kiadása körüli gyakori huzavona 1915 májusától megszűnt. Ezekből a közvetett tényekből logikailag levezethető, hogy a több repülőgép együttes javítására és gépjárművek felújítására is alkalmas műhelyek május közepére elkészültek.

A fronton megsérült vagy lejárt üzemidejű gépek javítása, karbantartása, motor- és légcsavar cserére stb. céljából a „flugzeug”-okat, gépjárműveket vasúton szállította Szegedre a repülőosztatok országos parancsnoksága. Nagy biztonsággal állítható, hogy 1915 augusztus elejétől a helyi reptéren is megindult a pilóta kiképzés. Az 5 db Etrich Taube együléses, felsőszárnyas, gyakorló repülőgép és 5, időnként 6 Lohner Nyílrepülőgép 'C' és 'D' változata (biplán) tartozott a szegedi repülőtér gépállományához. Most már ezek karbantartása is helyben történhetett. A repülőtér és a javítóműhely közötti, oda és vissza gépszállítást, egy forgószámolyos szekér-alvázal oldották meg. Erre erősítették fel az elemekre bontott repülőgépet, majd ló-, autó-, olykor emberi húzó- és tolóerővel oldották meg a célirányos mozgatót. (Lásd az 5. számú képen.)

A szegedi repülőtér első parancsnoka egy ulánus tiszt, báró Ankershoffen István kapitány volt. (Szerz. mj.: egyes forrásokban Ankashoffer kapitánynak említik.)

A tábori-pilótaképzés kezdő létszáma 20 fő volt, akiket a hadsereg tiszt- és legénységi állományából, önként jelentkezés alapján toboroztak. (Ebből a



5. sz. kép

csoportból került ki a későbbi „Franck-kávé” és „Schmoll-paszta” reklámgépek egyik pilótája, Kirják István is.)

Sajnálatosan, 1916 tavasza meghozta a szegedi repülés első áldozatát. Május 26-án, hét óra ötven perckor teljesült be a sorsa a 23 éves ipolysági fiatalembernek, aki technikusból lett pilótává. Ügyes, biztos kezű repülőgép vezetőnek jellemezték előljárói. A helyi lapok, fittyet hányva a cenzúrának, apró részletekbe menően, a hősi halált szenzációvá dagályosítva közölték az eseményt. Schmatz János örvezető (több lapban Schwartz, más-hol Schwarz, de Schwarcz, Swarcz és Swartz, Smatz elírással is közölték az áldozat nevét, az emlékművön Smacz, a temetői illetve a katonai nyilvántartásban Schmatz János néven szerepel,) oktatójától, Hübner főhadnagytól 1000 méteres magassági repülésre kapott parancsot, amit végre is hajtott. A visszatéréskor mintegy hatszáz méter magasságban előbb hirtelen emelkedni, majd sebességét elveszítve zuhanni kezdett és negyvenöt fokban a Kendergyár Kálvária úti telepe mögött a szántóföldbe csapódott. A motor felrobbant. Egyes szemtanúk szerint már zuhanás közben lehetett hallani robbanásra utaló hangokat és utána a gép füstcsíkot húzott. Más szemtanúk cáfolták a robbanásra utaló hangokat, következményeit. Nagy valószínűséggel, a jelekből arra lehet következtetni, hogy körülbelül hatszáz méteres magasságban az áldozat elveszítette az eszméletét, így követ-

kezhett be a katasztrófa. Az orvosi vélemény nem zárta ki annak a lehetőségét, hogy már a levegőben életét veszítette Schmatz őrzető. A történetekre más elfogadható magyarázat aligha adható. Másnap, szombaton kellett volna indulnia a frontra, ahelyett vasárnap temették. A város dízsírhelyet adományozott. Bajtársai a tiszteknek kijáró katonai pompával temették fiatal bajtársukat. A szertartás a csapatkórház (a mai II. kórház öreg része mögötti területen) udvarán kezdődött, amely tele volt feketeruhás asszonyokkal, többségüknél fehér rózsacsokor. A ravatalon és körülötte tizenöt koszorú, közötté a bajtársaké, amely ugyancsak fehér rózsából kötött és egy kiterjesztett szárnyú galambot formázott. Valamennyi Szegeden állomásozó fegyvernem tiszti csoportja megjelent kondoleálni Schmatz János őrzető temetési szertartásán. A város vezetését a kultúr tanácsnok képviselte. A ravatalhoz a repülőosztag katonáinak sorfala között lehetett eljutni. A katafalk előtt félkörben repülő tisztek álltak, a ravatal mellett fegyveres őrség díszelgett. Az egyházi szertartást követően az egyik katona bajtárs mondott búcsúztatót.

A halottasháztól a sírig, a gyászkocsi előtt egy katona vitte a szürkére festett fejfát. A sírba eresztés pillanatában a díszelgő egység sortüze dörrent. Fentről a repülőosztag egyik gépéből virágosó hullott a sírra. Több ezer szegedi asszony és anya virágcsokra borította be a frissen hantolt sírt. Nyilvánvalóan a fronton lévő vagy elesett szeretteiktől is Schmatz őrzető sírjánál búcsúztak. A repülés második szegedi áldozata – ugyancsak 1916-ból – Papp János volt, őt Schmidt Gyula elvesztése követte. Kakuszi József adatgyűjtésében merült fel a két repülőhalált halt fiatal neve. Róluk sem az újságok, sem a hivatalos okmányok nem adnak számot, de a császári és királyi Légierő Parancsnokság „A világháború magyar hősihalottjai – 1914–1919” c. anyaga sem nyújt támpontot. Nevük a szegedi temetők gondnokságának nyilvántartásában sem szerepel. (Szerz. mj.: Bocsor Elemér százados, az eddig legteljesebb anyag összeállítója elismeri, hogy a repülési áldozatok névjegyzéke – objektív okok miatt – messze elmarad a teljességtől.) Egy ismeretlen forráson alapuló Kakuszi-gyűjtésből került Papp János és Schmidt Gyula neve a repülőtéren lévő, „A repülés szegedi áldozatai” feliratú emlékműre.

A „vörös kakas” sem került el a repülőteret. 1916. július 19-én, hétfőn, a repülőtér déli oldalán lévő barakk, ahol az osztag irodája és egyéb raktára volt, lángbaborult. Az égő faalkormányból sikerült kimenteni az iratokat, de a tűz elemésztt két automobilt. A barakk porrá égett. A kár összege meghaladta a 80 ezer koronát.

Románia 1916. augusztus 27-én hadat üzent Ausztria–Magyarországnak és megtámadta Erdélyt.

A legfőbb katonai vezetés elismerése újabb szegedi tisztet illetett. Barkász Emil, a 46. gyalogezred hadnagya, az ellenséggel szemben repülő minőségében tanúsított vitéz magatartásáért „legfelsőbb dicsérő elismerésben” részesült – tudhatjuk meg a Délmagyarország 1916. október 3-i számából.

A hónap érdekességének tekinthető, hogy a Szabadkai Sport Egyesület kérelmének eleget téve, a bécsi repülő parancsnokság engedélyezte a szegedi repülőszázadnak, hogy 7–8 repülőgéppel bemutatót tartson a „jó szomszéd város” légterében jótekonysági céllal. A rendezvény fővédnöke báró Ankershoffen István százados, a szegedi repülőosztag parancsnoka volt.

A gépeket Valenta János repülő őrmester, oktató vezetésével repülték át Szabadkára, október 22-én, ebéd után úgy, hogy a rövid bemutatót követően, 14 órakor már leszálltak. Ekkor kezdődött a meccs, a rendezvény másik nagy attrakciója, a Szegedi Pilóta Football Club és a kihívó szabadkaiak között. A mérkőzés eredményéről lapzártáig nem érkezett jelentés.

Az arra érdemesnek újabb elismerést hozott a repülés. Király Korbuly Lászlónak, a repülőszázadhoz beosztott 3. sz. honvéd-huszár ezredbeli főhadnagynak vitéz magatartása elismerésül a hadi diszítményes 3. osztályú katonai érdemkeresztet adományozott a hadvezetés.

Szeged város katonai és polgári vezetői halottak napjára, a potenciális légiveszély ellenére sem rendeltek el gyertyagyújtási tilalmat a temetőekben. A polgárok jelentős része rosszállóan vette tudomásul a hatóságok közönyét.

A hadügyminiszter 1917. márciusi nyilatkozatában arról tájékoztatta a szegedieket, hogy április hónapban megkezdődik a városban a léghajózási osztály laktanyájának építése a honvéd-huszár gyakorlótéren. A minisztérium tervbe vette egy repülőgépgyár fölépítését is a városban.

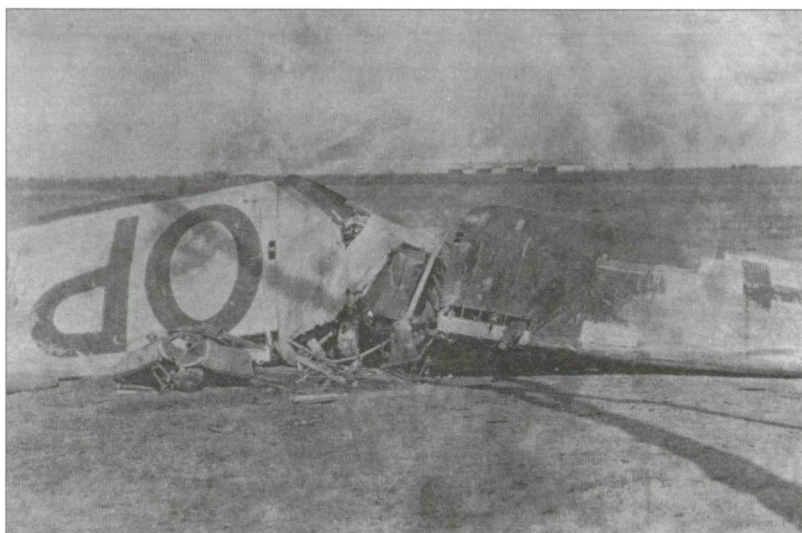
A háború menerében bekövetkezett a fordulat, a merevszárný repülőgépek előtérbe kerülése – legalábbis a kezdeti időszakhoz képest a hadászatban bizonyított többcélú használhatóságáért – de az ország kivérzett gazdasága miatt, már a start előtt megbukott az ígéretes terv. Megvalósulásával óriási lehetőség nyílhatott volna a város repülőéletében..., de ez már a fantázia, a mese világába tartozó okoskodás lenne.

A remény, a lehetőség a háború után időkre is megmaradt, csak nem számolt a tényekkel, a realitással.

„Nagy terv a levegőben”, „Szeged repülő főállomás lesz?” csaknem ugyanez a cím, de már kijelentő módban, így: „Repülő-állomás Szegeden” – röpítették fel

az ígéretes tervet a helyi hírharsonák 1917 szeptemberében. Polgári kezdeménnyezéssel mind az osztrák, mind a magyar közlekedési minisztérium és a Magyar Kereskedelmi Bank Rt. támogatásával Graetz Pál, az ötlet kivitelezésének társasági megbízottja, a jeles programot ismertető levélben kérte a város vezetőtestületét, hogy „járulnának hozzá [...] repülőgépi kikötésre alkalmas terület átadására, [...] levél-, csomag- és személyszállítás céljára.” A ragyogónak ígérkező elgondolás – igaz, csak morzsalékaiban és más befektetőkkel – nem sokkal a háború vége előtt, 1918. július 5-én teljesült újság- és levélszállítás formájában, de végre volt légi kapcsolat Bécs–Budapest és vidék viszonylatban is.

Az 1917-es esztendő Szegeden a repülőkatasztrófák évének bizonyult. Március 8-án Slama Leopold 21 éves, bécsi származású pilótanövendék járt szerencsétlenül. Életét vesztette.



6. sz. kép

Halálos zuhanás – 1917. (Háttérben a bajai út melletti bangárok.)

A kiképzés háború diktálta, gyorsított üteme újabb áldozatokat követelt. „Hívatásának bátor teljesítése közben szerencsétlenség ért egy magyar pilótát” – közli megrendítő leírásában a Szeged és Vidéke című lap 1917. április 3-i számában. Életét vesztette Karabancs Jenő őrzetű, resicabányai illetőségű, húszéves fiatal. A közlemény leírásából következően, mintegy nyolcszáz méter magasságban dugóhúzóba esett, amiből nem tudta kivenni a gépet és

szörnyethalt, bár már közel állt az ötszázadik felszállásához, tehát nem tartozott a gyakorlatlan repülőgép-vezetők közé. Temetése április 5-én volt katonai díszpompával a Belvárosi temetőben.

Alig telt el három hónap és újabb pilótanövendék neve került a baleseti jelentésbe. A Cs. és Kir. Légierő Parancsnokság nyilvántartásából vált ismertté Gordány Péter szegedi származású szakaszvezető elvesztése, akit egyedüli repülése során, felszállás közben ért baleset az 5. iskola keretből Aradon, 1917. július 11-én. Újratemetése Szegeden volt 1918. július 17-én a Belvárosi temető Hősi halottak parcellájában.

Újsághírből tudjuk, a Délmagyarország 1917. egyik júliusi száma közli, egy szegedi illetőségű pilóta hősi halálát. Nagy Ernő repülő-főhadnagy 1917. július 18-án az olasz harctéren, légiharc során, húszéves korában életét veszítette. Földi maradványait a családja hazaszállította és azt a Belvárosi temetőben lévő családi sírboltban helyezték örök nyugalomra. Ismereteink szerint ő volt az első szegedi származású pilóta, aki idegen földön veszítette életét hazájáért.

A tragédiák fájdmát csak enyhíti az elismerés dicsfénye. A szegedi születésű Szendrey főhadnagyt – aki Klárafalvi A. adatai szerint részt vett a szegedi repülőtér kijelölésében – tizennégy légi győzelméért, mint a hadsereg egyik legeredményesebb pilótája, a III. osztályú Vaskorona Rend kitüntetését kapta. (Később Szendrey főhadnagy rövid ideig a szegedi 5. repülő kiképző pótszázadnak lett parancsnoka, a háború végeztével a Vitézi Szék szegedi székkapitánya, majd 1939 szeptemberétől Csongrád megye főispánja is volt.)

A háborús cenzúra miatt legfőljebb a katonai erőfitogtatás, a kimagasló helytállás, a hősi teljesítmény, esetleg a tragédiák és balesetek hírei kerülhettek a nyilvánosság elé.

A Délmagyarország 1918. április 20-i száma adja hírrül a szegedieknek, hogy a Piave fölött, a francia repülőkkal vívott légiharcban életét adta hazájáért szűkebb pátriánk szülötte Gassner Mihály főhadnagy, a 42. repülőszázad önkéntese.

A háború borzalmai sem homályosították el a repülők humanitárius érzéseit, sőt inkább fokozták azt. 1918. augusztusában a szegedi repülők „katonanap” keretében kiállítást és vásárt rendeztek a Városháza előtti téren. Több száz, a repülők által készített tárgyat sorsoltak ki a rendezők. A bevételt a hadiárvrák megsegítésére szánták. A kilencezer korona elszámolása körül sajnálatosan bonyodalom támadt, mert a bevétel nagyobb hányada nem a célul választott hadiárvrák nyomorát enyhítette, hanem teljes bizonyossággal a bécsújhelyi pilótaképző iskola kasszájába vándorolt – ahogyan a helyi vizsgálat lezárása előtt látni lehetett a végkifejletet.

Mint erre már korábban utaltunk, 1918. július 5-én elindult az országos postajárat, amely leveleket szállított Bécsbe és vissza, majd többek között a belföldi viszonylatnál Szegedre is. Mi ez, ha nem a (polgári-) kereskedelmi repülés első, kezdeti lépése az utasforgalom megteremtése irányába? Adott helyzetben legbiztonságosabbnak a hazai katonai repülőterek ígérkeztek erre a célra.

Aradon, 1918. október 27-én megalakult a Román Nemzeti Tanács, amely proklamációja ellenére egyre drasztikusabban lépett fel a magyarság és hatóságai ellen. A mind kritikusabbá váló helyzet ellenére is itt alakította meg gróf Károlyi Gyula az ellenforradalmi kormányt, amely később – a számára mindinkább veszélyessé váló helyzet miatt – 1919. május 28-án Szegedre helyezte át székhelyét. Ezzel a lépéssel gyakorlatilag hármaskormány jött létre a városban. (Kialakult a kérésztől Szeged megye, persze voltak olyanok, akik nem állottak Szeged országról is beszélni, de a tanácskormány irányítása is hatott és nem felejtkezhetünk meg az antant francia városkormányzójának megszállói intézkedési köréről sem.)

A nemzet szempontjából egyre romló politikai és hadi helyzet miatt a kormány és a hadvezetés is mindinkább meghátrálásra kényszerült. Az 1918 októberében bekövetkezett összeomlást követő fegyverszünet – 1918. november 3-án Padovában aláírták az Osztrák–Magyar Monarchia nevében a fegyverszüneti egyezményt – majd 25-én az ország függetlenségének kikiáltása egy alig áttekinthető helyzetet teremtett szűkebb páttriánkban is. A román – esetünkben a szerb – királyi csapatok is mind nagyobb térnyerése hazánk rovására veszélyeztette a határközeli repülőtereket. A hadvezetés az ősz kezdetén áttelepítette Újvidékről Szegedre az ott állomásozó kiképző állományt, a rakományokból a repülőgépekalkatrészeket és javítókészleteket. A szerb gépszákmányolás után megmaradt anyagot vasúton szállították Szegedre.

Az aradi repülőtér és a gyár anyagkészletének jelentős része Szegedre került. A kezdetektől itt állomásozó 5. pótszázad 12 db Anatra és kis Brandenburg géppel rendelkezett. Az áttelepítés után a parancsnok Szendrey László főhadnagy 26 darab repülőképes aeroplánról küld jelentést a fölöttes parancsnokságnak. Az állomány 11 db Brandenburg C I., 3 db Lloyd C II., 2 db Brandenburg B I., 1 db Aviatik B I., 1 db Albatros II., 1 db Albatros D II. és 7 db Lohner Ba 119-es gépekből tevődött össze. A létszám: 11 fő tiszt és 100 fő legénység.

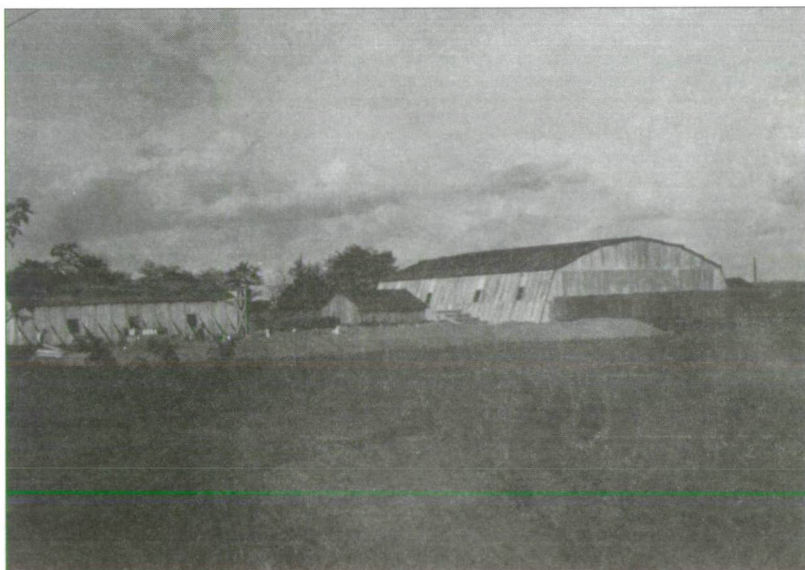
Egy 1918. december 27-én készült jelentés arról számol be, hogy Szegeden állomásozik a Magyar Repülőképző Osztály, valamint a Repülőgépjavító Műhely.

*

A „Vörös Légjáró Csapatok” Szegeden

(1919. március 21-től augusztus 1-ig)

A belső politikai válság és a kívülről jövő agresszió mindinkább veszélybe sodorta az ország létét. A francia (antant) csapatok 1918 szilveszterén megszállták Szegedet, így az 1919-es esztendő egy csaknem interregnum állapottal köszöntött a városra. Az első francia városkormányzó – a sajtóban megjelent és a kiplakátolt parancsot Berix ezredes írta alá, de a Szeged története c. könyv szerint – Bohelot ezredes volt, aki szigoráról vált híressé. Az antantnak ez a katonai lépése – nemzetileg – bármily megalázó is volt a „a város fölötti impériumával”, egyben biztonságot is jelentett a konkra éhes román és szerb csapatok ellen. Igazolódott a shakespearei mondás, miszerint „édes hasznokkal is szolgál a balsors”. Így menekült meg a városban lévő repülőtechnika és a javítóműhely, a raktáraiban felhalmozott nagy mennyiségű és nagy értékű felszereléssel, anyaggal.



7. sz. kép

Fahangár és raktár a rókuszi javítóműhely területén. (Háttérben a téglagyár kéménye.)

1919. január 20-án bízta meg gróf Károlyi Mihály Stromfeld Aurélt az ország védelmi tervének elkészítésével. Három nappal később már készen állt az intézkedés a fegyveres ellenállás megszervezésére. A Vörös Hadsereg, mint szervezett katonai erő, a Forradalmi Kormányzótanács 1919. március 25-i rendeletére jött létre.

A Martinek Vince parancsnoksága alatt álló szegedi repülőtérről 1919. február 26-án egy kis létszámú „flieger különítmény települt át Kecskemétre, amely (szerz. mj.: továbbra is) a szegedi 5. repülőosztály alárendeltségében működik” – írja Nagyváradai S.–M. Szabó M.–Winkler L.: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből című könyvben a téma feldolgozója. Ez és más írárok is arra következtetnek, hogy az „áttelepülés menekülés volt a bolsevizmus ellen fellépő tiszti csoportok elől” a szegedi 5. vörös (?) repülőszázadból a Haág István parancsnoksága alatt álló kecskeméti repülőtérre.

Az események idézett oka elvileg nem kizárható, de a tények, azok belső logikája, a benne élők számára másról árulkodnak.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy 1919 februárjában sem ellenforradalmi kormány nem volt Szegeden, amelynek védőszárnya alatt gyülekezhettek volna a tiszti csoportok, sem bolsevista erő, amely elől menekülni kellett volna. A szegedi ABC (Anti-bolsevista Comité) elsősorban szegedi polgárokból szerveződött és 1919 áprilisának végére vált akkora erővé – most már Gömbös Gyula vezérkari százados irányításával – hogy sikerrel rohamozhatta meg a Mars téri laktanyát, ahol a jól felfegyverzett vörös őrség visszamaradt csoportja állomásozott. Gömbös Gyula, az ABC egységek szervezője április hónap közepén érkezett Szegedre, ettől kezdve kaptak pénzügyi segítséget tisztek és legények, hogy a „vezér” állomáshelyére utazhassanak. Repülők alig érkeztek Szegedre. Április 15-ével zárták el Szegedet a francia csapatok a Tanácsköztársaságtól.

A Vörös Hadsereg szegedi szervezete az „egyhetes kommün” alatt – amely március 23-án kezdődött és 27-ével be is fejeződött – a repülőket nem érintette, még később sem, amikor a katonai vezetés csatlakozott az agresszorok ellen szerveződött vörös csapatokhoz. Március 26-án a forradalmi szervek döntő hányada a hadügyi népbiztos utasítására kényszerült elhagyni a várost. A bolsevista uralom – mint hatalmi tényező – csak március 23. és 27-e között fungálhatott. A leírtakból következik, hogy az „áttelepülő” 5. repülőszázad csak névleg lehetett vörös. Nyilvánvalóan a felsorolt tények tételesen igazolják, hogy februárban a kecskeméti áttelepülés inkább a hadvezetés önvédelmi akciója volt, a várható antant lépések

előtt.* A vörös repülőalakulatok (századok, osztrályok) csak 1919. május 28-tól szerveződhetnek a tanács-kormány irányítása alatt álló országrészekben. Ekkor került Matzenauer Hugó is a Kecskemétre települt, akkor már valóban 5. vörös (-nek mondható) repülőszázad élére.

Szegeden Horváth István százados parancsnokot Czapári Zoltán százados váltotta fel. A műszaki tiszt továbbra is Száva Péter alhadnagy, a pilóták pedig Király Kornél, Csontos Ferenc és Eperjessy József hadnagyok voltak. A gépállomány túlsúlya UDET–UCI típusokból állt.

A román királyi csapatok elől az aradi repülőtér teljes állománya Szegedre települt át. Ezt megelőzően, 1919 márciusában – útját megszakítva – a szegedi repülőtéren leszállt Stromfeld Aurél (akkor még hadügyi kormánybiztos) UDET típusú gépével.

A közellátásban megmutatkozó katasztrofális hiányok a repülőtelepen is éreztették hatásukat. Zsír nem lehetett kapni, a hús ára megfizethetetlen volt. Az állomány ellátása nehézségekbe ütközött. A talpraesettség, a természetes egyszerűség „pilótáéknál” mindenkor kéznél van. Ez a nép nem csodaváró, ebben a helyzetben mégis az „égből jött mannában” reménykedhetett. A szegedi csapatból, egy hódmezővásárhelyi bátor legény átrepült Szentésre és alkalmanként, az előre megvásárolt 100–120 kilós sertést átszállította a hátsó ülésben. Az ellátási gondok miatt minden város védte az élelmezési bázisát. A rendszeres fuvarát kifigyelték a helyi rendőrök és a népfölkelők, akik már várták a „menetrend szerinti járatot”. Mikor a csomag a hátsó ülésen volt, a pilóta elfogására kivezényelt csapat körbevette a gépet. Egy góbéhoz illő ravaszsgal vágta ki magát szorongatott helyzetéből a pilóta a népfölkelők és a rendőrök gyűrűjéből: azok megrökönyödésére, gépével együtt kitorrt, fölszállt és Szeged irányába távozott. „Így történt, hogy a kövér disznót elrabolta a sas” – írták Szentes, Hódmezővásárhely napilapjai, amit átvett a szegedi Friss Hírek és január 30-i számában közölte azt.

* A tanácskormány 1919. április 8-án keltezett két rendelete is intézkedett a repülőcsapatok megszervezéséről, illetve a más alakulatoknál szolgáló pilóták és repülési szakismeretekkel rendelkező katonák toborzásáról, átirányításáról.

A repülőcsapatok tagozódása 1919 májusában: Repülőcsapatok parancsnoksága budapesti székhellyel, közvetlenül a Hadügyi Népbiztosság alárendeltségébe tartozott. I. Repülőszázad Kaposvár, II. R.-század Albertfalva, III. Repülőszázad Rákos, IV. Repülőszázad Győr/Szombathely, V. Repülőszázad Kecskemét, a Szegedről ideiglenesen áttelepített egység töredéke, VI. Repülőszázad Békéscsaba, a VII. Repülőszázad Debrecen/Miskolc helyőrségben és a VIII. Harcirepülő-század Mátyásföld elhelyezéssel, a Hadügyi Népbiztosság közvetlen alárendeltségébe tartozóan és végezetül a IX. Repülőszázad a Vörös Hadsereg vízi osztaga, a Duna-őrség kiegészítő egysége volt.

A megszálló francia csapatok katonai vezetése repülésbarátságáról tett tanúbizonyságot. A nagyműveltségű városkormányzó De Tournadre tábornok is igyekezett emberséggel közeledni az aviatikusokhoz. Nem tiltotta azt, amire nem volt parancs. Rá jellemző módon, az utolsó búcsú rendeletében Deák Ferencet idézte: „Nem a háborúskodásban, hanem polgárainak békés egyetértésében és megelégedettségében rejlik egy ország boldogulása.”

A Szegeden állomásozó franciák gépeinek üzemeltetése is – a rendelkezésre álló tábori körülményeken túl – megkívánta a stabil műszaki bázist. Kezdeményezték a műhely újbóli megindítását. Ez azonban nehézségekbe ütközött, mert a műhely szakembereinek (osztrák, cseh és szlovák katonák) nagyobb része az összeomlás után vezénnyelssel vagy szökéssel eltávozott Szegedről. A korszerűen felszerelt üzem ennek következtében állni kényszerült, pedig a raktárak kiváló fa-, fém repülőgép anyaggal, motor és egyéb – közöttük jármű alkatrészrel – voltak teli.

Az antant erők francia parancsnoka 1919 májusában hirdetést adott fel a szegedi lapokban. Munkát ígért a jelentkező repülőgép mechanikusoknak, motor-



8. sz. kép

*A javítóműhelyben a soknemzetiségű katonai állomány végezte a munka szakmai részét, egészen az 1919-ben bekövetkezett forradalmi felbomlásig.**

* A szeged-rókusai Repülőgép-javító Műhely 1921 decemberéig maradt Szegeden a Székesfehérvár-Sóstóra történt áttelepítéséig

szerelőknak, faipari szakmunkásoknak. A repülőgépjavitó műhely üzembe helyezésétől nemcsak a saját gépparkjuk felújítását remélték, hanem a városban mindinkább elhatalmasodó munkanélküliség enyhítését is. Ezen utóbbi körülmény a város vezetőit is a műhely(ek) megszerzésére ösztönözte. Czigler Andor őrnagy, a katonai építési osztály főnöke és a város vezetői, valamint Dettre János kormánybiztos alispán között késhegyig menő vita volt a szerszámgépekért és az anyagért. Fabinyi Elek százados, műhelyparancsnok megtagadta az együttműködést a „városi leltározó bizottság” tagjaival, akik valójában a repanyag megszerzésével már eddig is több alkalommal próbálkoztak. A százados a műhely területére sem engedte be a város küldötteit, ezzel sikerült megghiúsítani a rókusi műhely kisajátítására tett polgári kísérletet.*

A „vörös pilóták” rendszeres felderítő és röplapszóró feladatot hajtottak végre, amihez alkalmanként a francia pilóták is segítséget nyújtottak.



8./A sz. kép

A próbapadon motorpróbát készítenek elő a „Die Schwarze Männer”-ek, fekete emberek a javítóműhely udvarán (1918).

* A hadügyi kormányzat 1919 márciusában is úgy regisztrálta a szegedi műhelyt, mint üzemelő egységet, de ott már csak az őrszemélyzet és Fabinyi Elek mérnök százados, parancsnok maradt néhány hűséges műszaki altiszttel. A franciák kísérletet tettek a műhely üzembe helyezésére. Nem jártak sikerrel, így saját gépeiket csak a repülőtéri javítóműhelyben tudták karbantartatni.

A vörös hadsereg magyar katonáihoz!

Hozzátok fordulunk, katonák, akik a piros-fehér-zöld nemzeti lobogó alatt harcolva, halhatatlan dicsőséget vívtatok ki magatoknak.

Ezt a dicsőségeket bemocskolta a vörös mozgalom!

Megtévesztettek, megcsaltak benneteket, és így a hamis eszme szolgáló lettek!

Magyar katonák! Tudjuk: velünk sirtatja sok közületek szerencsétlen hazánk sorsát. Ezért hívunk most benneteket! **Egyesüljünk a haza megmentésére!**

Katonák! Most nem Magyarországot véditek, hanem csak egy garázda csoportnak adtok időt, hogy az országot teljesen feldulhassa.

Nem a szabad haza szabad harcosai, — hanem csak a vörös terror véres igába hajtott rabszolgái vagytok!

Ébredjétek! Szeged tornyai már ott leng a nemzeti zászló s a tárogató szava arra hív, hogy velünk egyesülve, az új, a boldog Magyarországot egy újabb ezredévre megalapozzuk!

Aki magyarnak vallja még magát, ki honfi-keservben vélünk érez, jöjjön! — Mi várjuk!

HORTHY, altengernagy s. k.
hadügyminiszter.

*Francia [508Eskadron] repülő ártal lenort
röpirat 1919. VIII. 1 a Vöröskökhöz.*

9. sz. melléklet

A kézzel írt szöveg: „Magyar röplapot a vöröskökhöz Francia flieger vitte 1919. VIII. 1-én”.

A Délmagyarország című szegedi napilap tudósítója szerint már július 1-én Kecskemét térségében röplapon juttatták el a szegedi ellenforradalmi kormány üzenetét az ott állomásozó vöröskatonákhoz. Ez katonai értelemben is „különleges” helyzet volt.

Horthy Miklós június 5-én letette a miniszteri esküt. Addig névlegesen a kormányfő, ténylegesen Gömbös Gyula vezette az ellenforradalmi kormány hadügyminisztériumát és közben szervezte a Nemzeti Hadsereg egységeit, amelynek Szeged volt a székhelye. A 200 fős tiszti különítménnyel, négy egyéb századdal, egy üteggel és egy repülő csoporttal hozták létre a szegedi kormány katonai bázisát. Ezt a létszámot és szervezeti rendet a megszálló francia parancsnokság is engedélyezte. Június 12-én a szegedi kormány miniszterelnöki megbízását P. Ábrahám Dezső veszi át és egy nappal később Horthy Miklóst nevezi ki a Nemzeti Hadsereg főparancsnokának.

A Nemzeti Hadsereg keretében augusztustól megindult a repülőképzés a volt 5. repülőszázad (az aradi) kis- és nagy Brandenburgjaival, Phönixeivel, Fokker D VII. és UCI gépanyagával. Ezek a megmentett repülőgépek képezték az új hadsereg első gépalományát.

1919. augusztus 12-én tartott utolsó ülését a városban a szegedi kormány. Tizenharmadikán a fővezérség új székhelyére repült Horthy Miklós.

*

És testet ölt a „szegedi gondolat”

1919. augusztus 1-től

Magyar Sándor írja az Álmodni mertünk című, örökbecsű könyvében: „Az Aradról Szegedre menekült repülőszázad Czapári százados parancsnoksága alatt képezte a felállítandó új repülőalakulat magvát. [...] Gépalományuk az újonnan érkezőkkel napról napra szaporodott, de a franciák tilalma miatt még mindig tétlenségre voltunk kárhoztatva. Július végén kaptunk először engedélyt, hogy felderítő repülésre indulhassunk a Dunántúlra.”

A munka nélkül maradt pilóták mind Szegedre igyekeztek. A Nemzeti Hadsereg június 14-i megalakulásakor létrehozták annak első repülőszázadát – mint erre már korábban utaltam. A 8 db kétüléses repülőgépre alapozott egység szervezeti felépítése a következő képen alakult:

1 fő parancsnok,
5 fő pilóta tiszt,
5 fő megfigyelő tiszt,
1 fő műszaki tiszt,
8 fő pilóta altiszt és
11 fő kisegítő altiszt,

valamint a szükséges légénységi állomány. A parancsnok Czapári Jenő százados volt. Novembertől három géppel Szeged és Siófok között futárszolgálatot láttak el a Nemzeti Hadseregben. A pilóták Mészáros Péter, Újváry László és Király Kornél hadnagyok voltak. Ezek a rendszeres katonajáratok vitték magukkal Siófokra a leveleket és onnan már a hagyományos rendszerben szállította azt tovább a Posta. A szegedi 5. magyar katonai parancsnokság fontosnak tartotta azt újságban is közzétenni, a polgármesteri hivatallal is tudatni, hogy „A repülőposta ingyenes”. Mint a közlésben azt megjegyezték, egyes tiszthelyettesek a szállításért külön díjazást is elfogadtak, teljesen szabálytalanul.

A gyülekezés, a szerveződés napjai sem teltek tétlenül. Simon László, A magyar ejtőernyőzés története című írásában utal arra, hogy Szegeden 1919-ben ejtőernyős iskolát szerveztek. A tanfolyamon megtanulták az ejtőernyő, korhű elnevezéssel a „szállóernyő” kezelését, hajtogatóját. A rendezvény hitelességét sejtető följegyzés kitér arra is, hogy Kovács Endre repülő főhadnagy bemutató ugrást is végrehajtott volna. Az előzmények ismeretében nagy valószínűséggel ez volt az első gyakorló ugrás Magyarország területén.

1919. augusztusa sem múlt el baleset nélkül. Tizenhetedikén Wledin francia főhadnagy és Mészáros Péter Breguet XIV. Atlantis típusú, francia felségjelű bombázó géppel Szegedről Budapestre repült. Visszatértükkor a repülőtér szélén egy kukoricásban landoltak és átvágódtak. A pilóta és utasa sértenélkül került ki az összetört gépből.

Egy nappal később Proguber Viktor, a LÜH mérnöke, a szegedi repülőtérén, felszállás közben lezuhant és életét veszítette.

„Tűz a repülőtérén” – közli a szegedi Friss Hírek 1919. november 3-i számában, hogy előző nap este kilenc óra tájban kigyulladt egy légénységi barakk a kéményből kipattanó szikrától. A baj nem jár egyedül, tartja a népi bölcsesség. Három órával később újabb lakóbarakk kapott lángra és az is

porrá égett. A tűzoltók erőfeszítésének köszönhető, hogy az erős szélben nem terjedt tovább a tűz.

A trianoni döntés kedvezőtlen hatása előrevetítette árnyékát, tehát meg kellett ragadni minden kínálkozó alkalmat. Az akkor lehetséges formában – mint tudott – 1919-ben megszerveződött Szegeden a Nemzeti Hadsereg első repülőosztálya, s már 1920-tól – igaz, rejtetten – folytathatta az új pilóták képzését. Ugyancsak Szegeden folyt az első világháborús pilóták „karbantartó” képzése. A repülőtér parancsnoka ekkor már Király Kornél százados volt. Főoktató Újváry László hadnagy, oktató Mészáros Péter őrmester. Gyakorlógépek: 100 lóerős Brandenburgok.

Az így folyó kiképzés közben, 1920. augusztus 20-án életét vesztette Gehrina István oktató-pilóta, növendéke Schwagner János súlyosan sérült. (Kakuszi-adat, hivatalos megerősítésével a kutatások során nem találkozunk. Az emlékműre a hivatkozott Magyar Repülés Története 124. oldalán közöltek értelmében kerülhetett. Schwager János a későbbi 1. vadászrezred parancsnoka, majd 1944-ben a 2. repülő hadsereg repülőparancsnoka volt.)

Az antant tiltó rendelkezéseit megkerülve, a magyar állam 8 db Phönix C I. típusú, kétüléses gépet vásárolt. Az üzemeltetésükre létrehozzák a Magyar Aeró Forgalmi Rt-t (MAEFORT) 1920. február 11-ével. A cél a katonai repülés álcázása volt. Első járatát Szegedre 1920. május 12-én indította Albertfalváról 1600 darab újsággal. Pilótája Risztics János, a navigátor Barkász Emil volt. A járat Nagykőrösön és Kiskunfélegyházán alacsonyra ereszkedve szállítvány csomagot dobott ki, majd ezt követően szállt le a célállomáson, Szegeden. (Szerző megj.: Rév Pál írása szerint ejtőernyővel dobták ki az adott cél felett.) Az ott, már 1919. november 15-től működő katonai kiképző bázis új – most már titkos – szerve lett a MAEFORT. A Kiképzési Osztály vezetője Horváth István százados volt, az oktatók Czapári Jenő százados, Gergye József és Mátyásfy (Kercz) József voltak. A MAEFORT 8 Phönix és 4 db Berg géppel rendelkezett a feladatok végrehajtásához. Az első postajárat 1920. november 7-én indult Szombathely végcéllal. A repülési idő – normál időjárási feltételek esetén – két óra volt. Az ünnepélyes megnyitás céljából szervezték a mátyásföldi repülőnapot. Ennek az útvonalnak a pilótái Mátyásfy József és Magyar Sándor voltak. A Szegedig terjedő járat egy héttel később indult. (Más forrás szerint már 1920. május 12-én megindult a szombathelyi, ezzel egyi időben a szegedi járat is, amit állítólag Újvidék 1920. áprilisi szerb megszállása miatt kényszerült lerövidíteni a légitársaság. Sajnálatos, de ez az Új Szárnyak 1991/7. számában megjelent írás téves közlése, mert az említett dél-

vidéki várost már 1919. tavaszán megszállták a szerb királyi csapatok és augusztusra már ki is alakították a saját közigazgatási szervezeteiket – az antant tilalom ellenére – megelőzve a trianoni békediktátumot.)

Az 1920-as esztendő jeles éve volt a kibontakozó új „ágazatnak” az ejtőernyőzésnek is. Rákoson november 7-én repülőbemutató volt, ahol Szentkirályi (Kern) Dezső pilóta Phönix típusú gépből, 2000 méterről, kisméretű (pilóta) mentőernyővel a géphez rögzített nyitással, tartalék ernyő nélkül – ismereteink szerint hazánkban először – ugrott az akkor Szegeden élő Kovács Endre főhadnagy.

Az ott forgató filmeknek olyannyira megtetszett ez a nagyszerű bátor ember, hogy forgatókönyvet írtak egy ejtőernyős életéről és annak felvételeihez több ugrás bemutatására kérték föl Kovács főhadnagyot. Ő nem vállalta a filmezést. E témához kapcsolódó forrásokat egyeztetve időzavar mutatkozik, mert az egyik hét hétre, a másik két évre utal – és ez az utóbbi látszik valószínűnek – amikor is teljesült a filmek terve. Korányi Lajos, szegedi származású, sorállományú századírnok hajtotta azt végre. Ismeretlen pilótával, UDET típusú gépből ugrott Korányi. A gépelhagyásból eredő lehetséges balesetveszélyt úgy igyekeztek csökkenteni, hogy Magyar Sándor lökte ki – az egyébként bátor legényt az egy embernek is szűk hátsó ülésből. Az esemény, a leírásokból következően 1922 novemberében lehetett Mátyásföldön. Eddigi ismereteink szerint ez volt az első ugrás, ami megismételte Kovács Endre főhadnagy korábbi bátor tettét.

Magyar Sándor, a későbbi óceán repülő 1920–21-ben Szegeden tanult repülni. Mint könyvében írja, a rákosi repülőnap után Szegedre vezényelték, hogy mint „öreg megfigyelőtiszt kitanuljam a pilótamesterséget.” A parancsnoka Király Kornél volt. Éppen Magyar Sándor jelentkezése pillanatában törté össze a gépét Horváth István kapitány, aki néhány hónap után sikeresen felgyógyult.

Az ország sorsát megpecsételő vesztes háború és az azt tetéző trianoni diktátum sem rengette meg az egymást váltó kormányok jövőbe vetett hitét. Tanúsítja ezt dr. Somogyi Szilveszter polgármesterhez írott kereskedelmi miniszteri levél is, amelyben kifejtette a kormány abbéli szándékát, hogy országos légihálózat kiépítését tervezi és abban igen fontos szerepet szán Szeged városának. A helyi vezetést illetően a lehetőséget – annak jelentőségéhez méltóan fogadta és a „*déli-gócpon*t” feladatra felajánlotta a már meglévő katonai repülőtérrel a hozzátartozó repülőgépjavitó műhellyel egyetemben. Mindhiába volt a helyileg legkedvezőbb lehetőség ajánlata, a magyar gazdaságot fojtogató mobiltörvény hiánya megghiúsította a nagyszerű terv kibontakozását.

Az antant már a trianoni szerződés aláírása (1920. június 4.) előtt is igyekezett a repülés minden formáját tiltani. Az antant szegedi parancsnoksága mutatkozott a legengedékenyebbnek. A tilalom ellenére hozzájárult 1921-ben Repülő Meteorológiai Állomás létrehozásához. Működése alatt e példásan szervezett egység mindvégig megőrizte katonai jellegét.

A MAEFORT szegedi forgalmi állomása és kiképző osztálya 1921. május 1-ig működött szinte zavartalanul. Ettől az időponttól összevontan, Szegedi Repülő Állomás néven folytatta feladatát Király Kornél irányítása alatt. Főoktató: Újvári László főfelügyelő. Kiképzésvezető: Lengyel László főfelügyelő, aki 1921. június 13-án repülőbalesetben életét vesztette, urasa Pinker Gyula szerelő pedig súlyosan sérült. (Szerző megjegyzése: a jelzett napon Lengyel főfelügyelő [főhadnagy] a HOP-8-as jelzésű géppel 600 méterre emelkedett, majd onnan kikapcsolt motorral, „csigavonalban akart a repülőtérré leereszkedni. Kétszáz méter alatt a spirálban ... a gép a fejét egyre mélyebbre eresztette s a körök egyre szűkebbek lettek” ... 80 méter magasból egy fél dugóhúzó fordulattal a földbe fúródott.” Pirker Gyula repülőgépszerelő súlyos sérülésekkel élte túl a zuhanást. Lengyel főfelügyelőt másnap a katonai kórház halottas házából temették a szegedi evangélikus temetőben katonai gyászpompával. A temetésen a Győrffy Gyula gépéből Hertelendi Gyula dobott koszorút.) Oktatók: Fejes István berepülő pilóta, Döflinger István, Hefti Frigyes, Kerekes János, Kolba Árpád, Kreitter Ferenc, Szijjártó Sándor tábori pilóták. Használt gépeik: I. fokon kis Brandenburg B I., II. fokon 160 lóerős és III. fokon a 240 lóerős Brandenburg C I. Az év tavaszán (1921) az álcázott kiképző századnak 45 gépe volt, melynek jelentős része az avatatlan szemek előtt rejtve maradt, csak kevesen ismerték a rejtékhelyeket.

Az erősen inflálódó korona miatt a légénység mind nehezebb megélhetésről panaszkodott. Február 15-re megérkezett az új fizetési táblázat, amely már másnap életbe lépett. Kilenc osztályba sorolta a repülőtéri foglalkozásokat. I. Művezető: 3200 kor., II. főgépszerelő: 2750 kor., III. főraktárnok, sofőr: 2000 kor. IV. lakatos, asztalos, bádogos, villanyszerelő, gépszerelők: 2000 kor., V. műszaki rajzoló 1900 kor., VI. segéd-raktárnok 1800 kor., VII. fényképész, írnok, telefonisták: 1700 kor., VIII. segéd gépszerelők, segéd sofőr, küldönc, szakács és az őrszemélyzet: 1600 kor., IX. cipész, szabó tanoncok: 1500 kor.

A Szegedi Repülő Állomás égiske alatt a pilótaképzés mellett „kísérő” oktatás is folyt. (Kísérőnek nevezték azokat a kiképzésbe bevont felügyelőket, akik a második világháború alatt megfigyelő tisztek voltak.)

Sajnálatos, hogy a baleseteket ebben az esztendőben sem sikerült elkerülni. Erős szélvihar tombolt 1921. január 24-én Budapesten, ennek ellenére Szegedről elindult a rákosi repülőtérre a légiposta járat. Leszállásnál a Horváth Lázár vezette gép árvágódott. A pilóta a fején, Zamkó nevű kísérője a lábán szenvedett zúzódásokat.

1921. július 26-án lépett hatályba az a diktátum, amit trianoni békeszerződés néven ismerhetett meg a világ. Szeptember 20-án Vignoles angol kapitány felügyelete mellett kezdődött meg a XX. század legotrombább géprombolása. A természetes önvédelmi érdek sem maradt rest. Már február 26-án elkezdődött a rejtekhelyek keresése. A repülőtértől 19 km-re lévő Gárgyán tanyán megfelelő helyet talált Hertelendi főellenőr és Peschka műmester (művezető hangármester) földmérő munkája. (Szerző megjegyzése: a Gárgyán majorba március 1-én délután három órakor indult a rejtő csoport. A javítóműhelytől és a tréntől kapott, összesen hét lóval szállították ki a célállomásra „az OA-1, a PD-1, I-84 ir.” repgépeket – közli az utókorral a száznapló. Április 20-án a piarista gimnázium pincéjébe került a kíváncsi, ártó szemek elől négy db 160 lóerős, 2 db 230 lóerős Daimler, majd egy darab 200 lóerős, eredeti Hiero, 3 db 230 lóerős Fiat Hiero motor. Másnap a Tóth majorból szállították át a Szűcs-pincébe öt db D-7-t, egy Berg és egy Pönix gépet. Ezek együletesek voltak. Tizenöt pár lóval egyszerre sikerült a fuvar megvalósítani, csak a pince ajtaja volt alacsony, azt mélyebbre kellett ásni és rámpát építeni, hogy a gépek törzse is beférjen. A május 18-án felderített, a Kalocsa közeli Gerjenben újabb gépeknek (3-5) sikerült rejtekhelyet találni. A terv május 21-én már megvalósult, hogy újabb gépek tűnhessenek el az antant „inkvizítorai” elől. A felújított és frissen berepült gépeket, a HOP-16, a HOP-20 és a HOP-8 jelzésűeket sikerült átrepülni és elrejtetni. A gépeket Fejes, Újvári és Lengyel felügyelő vitte légi úton át. A következő helyszín Sanya pusztá. A MAEFORT 10482/T.921. sz. titkos utasításával elrendelte a HOP-14, a HOP-7 és a HKR-1, valamint az I-112 jelzésű gépek elrejtését. Átrepülésük május 25-én megtörtént. Az I-111, a HKL-2-ből – ugyancsak parancsra – a motort ki kellett építeni, majd elrejtetni. Kanyó fhdgy. házában [akkor Boldogasszony sugárút 17.] 200 és 230 lóerős Daimler és Hiero motorokat Peschka hangármester irányításával. Másnap ugyanebben a pincében folytatódott a motorok elrejtése. Itt még további négy motort sikerült elhelyezni. Már tartott a rombolás, amikor a Pischhoff réglagyár üzemén kívül álló gyűrű-kemencében még lehetőség nyílt D VII. tartozék szárnyakat és kormányfelületeket, a repülőtér konyha felőli pavilon-

jának padlására rézcsöveket [szeptember 21-én, éjszaka], huszonharmadikán pedig, az éj leple alatt, ugyancsak a Pischoff téglagyárban még lehetőség nyílt két darab nagy Brandenburg szárnyat és kormányfelületeket elrejtetni.) Az antant utasítás kihirdetése után – az ellenőrző csoport szigorú felügyeletével – szét kellett fűrészelni a repülőgépek szárnyait, a légszavarkat, a motorokat pedig össze kellett zúzni. Így működtek az „antant luddisták.”

A Szegedi Repülő Állomás vezetője Király Kornél először nem engedte a MAEFORT gépeit megsemmisíteni, mondván, hogy azok polgári célúak. Újabb, most már telefonon is megerősített parancsra kénytelen volt visszavonni az antant-intézkedés megtagadására kiadott utasítását. Kényszerű helyzetében átadta a gépeket a zúzóknak.

Ezt megelőzően, a tél végén indított tanfolyam folytatódott. 1921. március 16–17-én befejeződött a kísérők repülő kiképzése. A vizsgán nem felelt meg Szita felügyelő, Zsifkovics és Ernst főellenőr. Kiváló eredménnyel fejezte be a repülő képzést Martinovics felügyelő. A következő napokban, március 21-én – egy másik csoportból – megkezdődött a „pilóta iskolások első egyedül repülése, és pedig: Kovács E., Conrad Ernő, Nagy Jaska, Samveber Jakab felügyelők, Losonczy főfelügyelő, Erez Gyula, Papp János, Kacsirek repgép vezetők” – közli a századnaplóban az egység írónoka. Április 9-én tábori pilóta vizsga feladatra indult Szeged–Budapest–Szombathely útvonalon HOP–8 jelzésű géppel Györffy és Schuveth felügyelő, a HEC–1-en Lengyel felügyelő és Pirkler m.m. v., a HEC–2-n Majthényi és Gyulai felügyelő indult vándorrepülésre, de az igazgatóság nem járult hozzá a szombathelyi útszakasz megtételéhez, hanem Szolnokon át indított haza két gépet. A HEC–2-t másnap csak a postával engedélyezték visszarepülni Szegedre. A feladat sikeres végrehajtását Györffy és Lengyel felügyelő teljesítette. Három nappal később Wéber pilóta is kiérdemelte a nemzetközileg is elismert – egyik legmagasabb – szakmai minősítést és ő is megkapta a tábori pilóta kinevezést.

Április 25-én Király főfelügyelő, vezető azzal a hírrel ért vissza Budapestről, hogy a Miniszter Tanács határozatának megfelelően „a MAEFORT-nál az üzem a legnagyobb mértékben korlátozva lesz.” A még rendelkezésre álló benzinnel a pilótaiskolások kiképzése befejezhető. A következő napon már arról érkezett telefontájékoztató, hogy az országos legnagyobb létszám 62 fő tisztviselő, 12 altiszt és 104 legénységi alkalmazott lehet. Huszonhatodikán megérkezett a határozatról az újabb telefonértesítés, miszerint a MAEFORT „minden alkalmazottnak – kivéve a fő gépszerelőt ... és még néhány nélkü-



10. sz. kép

Így nézett ki a szegedi fahangár 1921 szeptemberében az antant nagyobb dicsőségére. A megtalált gépek maradványai egy kazalban.

lőzhetetlen beosztásban lévő – felmond” azzal a kikötéssel, hogy a „MAEFORT döntése után azokat, akiket az igazgatóság újra engedélyez ...” alkalmazni fogják. A MAEFORT a szegedi Repülő Állomást és a Kiképzési Osztályt megszüntette úgy, hogy azok Szegedi Repülő Állomás néven egyesüljenek. A légénységből a legalkalmasabb 30 főt megtartotta, de a pótdíjat eltörölték és – a növekvő infláció ellenére – az alapfizetés is csökkent. A légénység elégedetlenkedett. Vezetővé Király főfelügyelőt nevezte ki. Mindez május 1-i hatállyal válik érvényessé, közlik az 1921. április 30-án keltezett utasításban, mint ahogyan erre már utaltunk.

A francia városkormányzó ösztökélésére, a MAEFORT Építési Osztálya által május 4-én kiadott engedély szerint is szükségtelennek minősített két kőhangár (Lloyd) bontása június 15-én megkezdődött. Az eredetileg ott felhalmozott anyagot a Lord – volt forgalmi – hangárba telepítették át. Bontás közben halálos szerencsétlenség történt. A boltív összeomlott és a leszakadó tető maga alá temette Tandori Sándor 18 éves és Erdős Lajos 19 éves lakost. Az utóbbi fiatalember a következő napon belehalt sérüléseibe.

A fa- és fémszerkezetes hangárok bontása 1921. október 4-e és 10-e között megtörtént. Vignoles kapitány még további két hangár hangár lerombolását is elrendelte, de a Stefánia géptrárolók bontása ellen határozottan tiltakozott és annak azonnali beszüntetését követelte. A féktelen pusztítás tényét az antant ellenőreinek a jegyzőkönyvekhez csatolt fényképekkel is alá kellett támasztani. December 6-án már a repülőtéri műhelyek és az étkezde bontására is sorkerült. Az elrendelt bontás csak 1922. március 16-án fejeződött be. A bontási anyagokat az újrakezdéshez rendezték. Az utóbbi bontások már a MAEFORT elhatározásával, a jövő terveivel egybeesett.

Ezt megelőzően, az antant éberszemű őre, Vignoles kapitány augusztus 13-tól szinte mindennapos vendég lett. A győztesek teljes magabiztosságával fényképeztetett (Till fényírdással), leltározott, névsort követelt, utasított és ami érték volt a gépekben, a műhelyekben azt mázsálta, csomagolta és postázta, még a színesfémeket is. A katonai szempontból indokolatlan Daimler iskolamodellt is elvitte, valamennyi repülőgép műszerét összegyűjtötte, végül a meteorológia műszerei is hasonló sorsra jutottak. A kapitány olyannyira önhitt volt, hogy már a repülőtéri kulcsokat is vinni akarta magával. (A leírások, az elbeszélések egy rendkívül kellemetlen, ártani akaró embernek írják le a francia kapitányt.) Végül elfogadta Király főfelügyelő írásos kötelezését, melyben garantálta, hogy Vignoles távollétében sem a hangárokból, a raktárakból, sem a műhelyekből senki nem hozhat ki semmit. A megállá-

podás szerint a kapitány – már csak a biztonsága érdekében – sem léphet be a repülőtéri létesítményekbe. Az őrzést a nemzeti hadsereg katonái látták el, így csak Majthényi főfelügyelő vagy Molnár százados (szegedi vegyesdandár) összekötő jelenlétében kereshette volna fel a repülőtéri épületeket, de ezt számtalan esetben megszegte. Ennek ellenére Vignoles kapitány panaszt tett eljárójánál, Fletcher angol alezredesnél, hogy a szegedi repülők akadályozták munkájában. Czapári Zoltán igazgató – hallva a panaszról – előre figyelmeztette a szegedi állomást a várható látogatásra és elrendelte, hogy a teljes létszám igénybevételével végezzék el az antant szabta időarányos rombolást. Molnár százados is adott nyolc őrkatonát a munka segítésére. Fletcher alezredes megdicsérte az állomás dolgozóit, ami rossz volt Szegednek, de Vignoles összekötő kapitánynak sem kedvezett. Végül még két angol katona is bekapcsolódott a pusztításba. Két nap alatt 320 szárnyat fűrészelt szét a nemzetközi csapat.

A géprombolás időszakában – mentve a menthetőt – a Szegedi Repülő Állomás Légiforgalmi Szakosztálya, a most már kezelésében lévő, egykor honvédelmi célokat szolgáló Szeged-Rókusi Repülőgépjavitó Műhely 29 szerszámgépét a helyi a motorokat gyártó üzemeknek kölcsönözte. November 9-én megkezdődött a javítóműhely visszaadása a szegedi Villamosvasút Társaságnak. Álljon itt tanúságul a visszaszármaztatási jegyzőkönyv hiteles kivonata.

„Jegyzőkönyv.

Felvétetett Szegeden 1921. november hó 9-én Szeged sz. kir. város ügyészi hivatalában alulírott térítési bizottság által.

Jelen vannak

*Bizottság elnöke: Dr. Simkó Elemér tb. főügyész,
Katonai hadbiztosság képv.: Szauer Pál mérnök őrnagy,
Katonai állomás térparancsnokság képv.: Zádor Aladár főhadnagy,
Katonai építési osztály képv.: Korzsényi Ferenc hadnagy,
Szegedi Pénzügyi igazgatóság képv. Schulteisz Károly p. ü. tanács.,
Törvényhatósági bizottság részéről.: Hajnal István,
Gárgyán Imre és Pillih István,*

*Magyar Aeroforgalmi Rt. képv.: Villert Ferenc hadnagy,
Kérelmező.: Kopasz Mátyás m. v. felügyelő.*

Tárgy:

A m. kir. Honvédelmi Miniszter úrnak 15158/1921/ H. M. B. sz. rendelete alapján Kopasz Mátyás MÁV felügyelőtől a Repülőgépjavitó műhely céljára igénybe vett ingatlanok visszaadása és bérösszegének megtérítése.

Tárgyalás:

Elnök ismerteti az előírottakat, korábbi jegyzőkönyvet a fenti rendeletet a bizottság tagjai előtt. A tárgyalás a rendelet egyes pontjainak figyelembe vétele alapján a következőképen folyt le:

ad 1./ A kérdéses ingatlanok 1918. évi november hó 1-ig, vagyis a forradalom kitöréséig a megszünt itteni cs. és kir. repülő-, autógép javító műhely parancsnokságának használatában állottak. A forradalom után a Károlyi aera alatt a kömmün kitöréséig, vagyis 1919. március hó közepéig ezen ingatlanok az akkori magyar hadsereg fennhatósága, felügyelele és használatába tartoztak. A kömmün kitörésekor a javító műhely személyzete szétszűllött, amidőn franciák szállták meg és vették használatba ez ingatlanokat, majd 1919. június hóban nemzeti hadsereg megalakulásakor az itteni repülőcsoport parancsnoksága, mint a szegedi nemzeti hadsereg egyik tényezője vette át és tartotta használatában az ingatlanokat ilyen minőségben 1920. februárig, amidőn az akkor megalakult Méfort vette át az ingatlanok használatát, és azok birtokában van a mai napig.

ad. 2./ Szauer Pál őrnagy hadbiztos előadja, hogy 1921. június hó 24-én felsőbb rendelkezés folytán vissza kellett venni a Hadügyi Kincstár használatába a megszünt repülő parancsnokság által használt ingatlanokat, az akkor felvett jegyzőkönyvet a minisztériumhoz felterjesztették. Ez a 131.467/11–1921. H. M. rendelettel tudomásul vétetett azzal, hogy a terület a tulajdonosnak visszaadandó.

ad. 3./ Kijelenti, hogy nincs tudomása arról, hogy mi okból nem lett kifizetve a tulajdonosnak az igénybevett terület után a térítési összeg, amelyek az 1917. évi jegyzőkönyvben állapítottak meg. Erről nem is tudhat, mert az akkori térítési ügyek a temesvári körzethez, annak hatáskörébe tartoztak és a vonatkozó iratok a szerb megszállás alkalmával nem kerültek ide, hanem ott maradtak...”

stb–stb. folytatódik a jegyzőkönyv az elmaradt bérleti díj körüli huzavonával, majd hosszasan tárgyalja a vissza és az átadandó ingatlan tételeket.

A résztvevők kelt, mint fent és h. h. aláírták a jegyzőkönyvet.”

[A másolat hitelül: Pusztai János sk.]

(A szerző megj.: Arad nem szerb, hanem román fennhatóság alá került a trianoni döntéssel.)

1921. augusztusában az igazgatóság elrendelte az állomás rendszeresített létszámához tartozó valamennyi tisztviselő műszaki képzését. Az első két hónap Király és Haág főfelügyelők, valamint a hangármester vezetésével az asztalos és a lakatos műhelyben telt el. A honvédségi szerszámgepeket, a raktárakban meglévő készletet 1921. december végéig átszállították Székesfehérvár-Sóstóra. Ezzel lezárult a szegedi Repülőgépjavitó Műhely rövid története.

A repülőgépek legkorszerűbb és kevésbé nyüzött részét a pilóta leleménynek és a hazaszeretnek sikerült elrejteni az antant vandalizmusa elől – mint már erre korábban utaltunk. Ezek 1925-ben hiánytalanul előkerültek és az összeszerelést követő, alapvető karbantartás után repülhetők voltak. A becsület, a tisztesség úgy kívánja, hogy itt is meg kell öröközni azok nevét, akik életük kockáztatásával mentették a repülőgépeket. Köszönet illeti Gárgyán Imre borkereskedőt – aki a szegedi ABC VB tagja is volt – és a Tóth major tulajdonosát, azok titkot őrizni tudó munkásait, a rejtekhelyül szolgáló Szűcs-féle pince, a Fischhoff téglagyár, valamint a Kalocsa környéki tanyák jó néhányának tulajdonosát. Szekeres Mihály MÁV főkalauznál is jelentékeny repülőgép-anyag került elrejtésre, nem kevésbé a Piarista Gimnázium pincéjében és Kanyó főhadnagynál.

1922. február 1-én megérkezett a MAEFORT felszámolásának részletes parancsa is. Egy angol kapitány ellenőrizte az épületek bontási munkáit... és ezzel megszűnt(?) a szegedi repülőiskola.

*

Megkezdődik a magyar repülés főnix-korszaka

A katonai repülés újraindításához – még mindig rejtetten – új alapokat, új biztonsági rendszert is kellett létrehozni. A szegedi repülőtéren (Mátyásföld, Szombathely, Miskolc és Székesfehérvár mellett) is létrehozták a repülőtergondnokságot 1922. március 1-vel. A szegedi Repülőter Gondnokság (RTG) felügyeletének hatáskörébe tartozott még – a csendőri kerülettel megegyezően – Békés, Csanád, Arad, Torontál megmaradt részeiből Csanád néven egyesült vm., Csongrád, Bács-Bodrog vármegyék és Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm.-k déli része.

A szövetséges és társult hatalmak – valamint Belgium – lemondanak a magyar kormány javára a mátyásföldi két-, a miskolci egy, a szombathelyi ugyancsak egy és a szegedi repülőter három hangárjáról. Az antant utasítása volt, hogy azok szakszerű üzemeltetését a magyar kormány köteles szavatolni és a repüléshez szükséges teljes ellátást garantálni. A biztonságos működtetés elmaradása esetére félmillió frank büntetést helyeztek kilátásba. Az antant – korábbi határozatától eltérően – 1922. november 19-től engedélyezte a külföldre irányuló polgári repülést. Azért is különös ez a gesztusa „ellenlábásainknak”, mert a trianoni szerződés szerint Magyarország csak(?), már(?) 1923. január 1-vel úgys visszanyerhette légi felségjogát.

Magyarországot 1922-ben fölvelték a Népszövetségbe.

Előkészületek kezdődtek a magyar légi forgalom megindítására. A minisztertanács 1922. március 31-i határozatával engedélyezte a magyar légiforgalmi társaság alapítását. Ennek megfelelően 1922. november 19-én megalakult a MALERT kül- és belföldi járatok indítására, majd 1923. január 10-én Junkers gépekkel létrejön az AERO EXPRESS vállalat is. (Az antantnak a külföldre irányuló polgári repülést engedélyező határozata nyithatott utat a katonai repülés bővítésére, polgári álcázású szervezésére is. A határainkon belüli postajáratok már korábban megindulhattak. Lásd a Szeged–Budapest 1922. augusztus 22-i járat újraindítását, amely a lehetőségekkel Szombathelyig bővült és teret kapott egy postaszák ledobásos kaposvári viszonylat is.)

Aki megszállottja a repülésnek, az nem is akar gondolni a tilalmakkal. Hosszú István és Szűcs István a domaszéki tanyavilágban éltek. Háromfedélű vitorlázó repülőgépet alkottak és próbáltak ki 1922-ben, sikerrel. Gépük-

kel, autóvontatással, 90–100 méteres magasságot is elértek – közli Klárafalvi Aladár egy újságkivágással, forrás és megjelenési időpont nélkül.

A repülés gyengefényű „életlángját” hivatalosan sem hagyták kialudni. A HA-PHK oldaljelű gépen Minár Gyula pilótával – aki az 1914-es esztendőben a pöstyéni repülőverseny II. helyezette volt – újból indult postáját Szeged–Budapest között (1922. augusztus 22.) – mint erre már utaltunk. Pilóták voltak még: Csehring István, Kern (Szentkirályi) Dezső és Joó Miklós.

Említést érdemel, hogy Minár Gyula Magyarországon először itt, Szegeden mutatta be az Immelmann-fordulót. (Emelkedő félbukfenc, tetején félorsóval „talpra áll” a gép.)[Minár adatát Klárafalvi Aladár közli, forrás megjelölése nélkül. A Repülés 1984/8. számának 12. oldalán a szerző 1920. november 4-i időpontot, helyszínnek a rákosi mezőt jelöli meg, végrehajtóknak „magyar pilóták”-at, azért itt a többes szám, mert mellette még „orsó-, piruett-, looping- és dugóhúzó figurák” bemutatására is sor került, ugyancsak a nevek, a források megjelölése nélkül.]

A katonai repülés álcázására hozták létre:

- a. időjelző osztály (földerítők, vadászok),
- b. légiposta osztály (bombázók, szállítók),
- c. légi rendőrség,
- d. repülőgép-vezető képző iskola.

Szegeden mind az időjelző, mind a légiposta osztály, valamint a képzés feltelei is adottak voltak 1922. decemberének végére és elkészült egy ideiglenes irányadó (gonio) rádióállomás – v. Csapó Béla adata szerint.

A repülés népszerűsítésére a Magyar Aero Szövetség szegedi osztálya megrendezte a város első repülőgépmodell versenyét a repülőtéren.

Dr. Boros József és Hille Alfréd anyagi és erkölcsi támogatásával, a SZKEB követelésére 1923. március 21-én hivatalosan is megalakult Szegeden az Időjárás Kutató Állomás. Magassági Repülő Iskola fedőnévvel kezdődött meg a kiképzés, ezzel egyidejűleg a ballonos magassági szélmérés (pilot) is. Phönix, Lloyd, Berg típusú gépeken folytattak kutatást a magas légkörben. A meteorológiai állomás vezetője Wagner Richárd, a repülőtér parancsnoka Király Kornél volt. Pilóták: Rohola Miklós, Mészáros Péter, Újváry László, Horváth Lázár, Minár Gyula, Vilhem Károly, Kammerer András, Tombán Eugén. Repült típus a 100 lóerős Mercedes motoros Brandenburg volt.

Repülőgépgyártásunk 1920 és 1938 között teljesen elszorvadt. A légierő fejlesztése messze elmaradt a kívánalmaktól, a tervezett ütemtől. Eddig csak

a trianoni tiltás és a gazdasági lehetőségeinktől függött a repülőgázgat, most már a külföldi gyártóktól is.

Albertfalván elkészültek az első Oravec II. típusú, átalakított iskolagépek. Ezeket tervezte a légierő parancsnokság a közelfelderítő szolgálatába állítani. A gépek berepülése itt, Szegeden történt 1923-ban, 180 felszállással és 30 óra repült idővel. A gyakori szárnytörés miatt (Szombathely) a Légügyi Hivatal (LÜH) leállította a további beszerzéseket.

(Az év első felében Vassel Károly vezérkari ezredes vezetésével megalakult a LÜH., a M. Kir. Légügyi Hivatal 1924. április 10-vel kezdte meg működését és egy évtizedig a magyar katonai és polgári repülés központi vezető szerve maradt.)

A hivatal szakemberei elfogadták a Szegeden berepült Oravec gépeket, majd Szombathelyen, s néhány más vidéki bázison is ezekkel, illetve a még meglévő külföldi típusokkal folytatódott a kiképzés.

A Közlekedési Minisztérium Légiforgalmi Szakosztálya kérelmezte a Nagykövetek Tanácsától a magas légköri kutatások repülőgépes vizsgálatának engedélyezését azért, „hogy a nemzetközi légi forgalom jobb időjárás-jelentéseket kaphasson Magyarországról.” A Nagykövetek Tanácsa – szigorú feltételek mellett – a 236/II./1923. november 14-i határozatával engedélyezte a kutatást a 2 db Bristol Flighter B–2, lajstromjel nélküli és Szegeden elhelyezett géppel. A Légügyi Szakosztály szeptember 29-én kérte az Ellenőrző Bizottságot, hogy a mielőbbi szolgálatba állítás érdekében pecsételje le a gépeket.

Ez az időszak a légi provokációktól sem volt mentes. Íme egy az elkövetettek közül, amely érintette Szeged légterét is. 1923. szeptember 25-én egy román katonai repülőgép berepült az ország területe fölé. Több órán át provokálta a magyar repülőket, majd eredmény nélkül elhagyta az országot Szeged légterén keresztül. Mérvadó körök véleménye szerint a kis-antant államok soros ülésére kísérelt meg Magyarországot kompromittáló anyagot gyűjteni. Az agresszív kísérletet nem koronázta siker, mert tiltott repüléssel, katona pilótákkal nem találkozhattak.

Hosszas huzavona után Foch marsall – a versailles-i SZKEB (Szövetségesek Katonai Ellenőrző Bizottsága) elnöke – nem vonta vissza a már korábban feltételeken kiadott működési engedélyt, hanem a magyar kormány által, a hozzájárulásuk nélkül vásárolt további négy gép megkeresésére adott utasítást. Ez a lépése 1925. január 25-ig várattott magára, így a (kiképzés) kutatás, *engedélyezett* megkezdésére Szegeden csak 1925-ben nyílt lehetőség, de akkor Bristol gépekkel. Vitéz Hány László százados parancsnoksága alatt már 1923 tavaszától folytak vizsgálatok, ugyanis ekkor alakult meg Szegeden a Meteo-



11. sz. kép

Háry "Tatú" és csapata a Bristol FB2 mellett. X= vitéz Háry László százados mellette civilben Hille Alfréd

rológiai Kirendeltség, az 1922-ben létrehozott Időjárás Kutató Állomás továbbfejlesztése.

Kutató pilóták (oktatók) voltak Schwager János főhadnagy, Bencze István, Horváth István századosok és Kerekes János tiszthelyettes. Gépeik, a már említett 2 db Bristol FB2 és a 200 lóerős, nyolchengeres Hiero voltak soros motorral.

(A szombathelyi kiképző iskola, a szegedi meteorológiai kutató állomás és valamennyi polgári légiforgalmi repülőgép javítását Székesfehérvár-Sóstón végezték.) Hille Alfréd* '24-től az MLRT országos meteorológiai szolgálatának megszervezésére, majd annak vezetésére kapott megbízást és a fővárosba visszköltözött. Még a Szegeden szerzett tapasztalatokra építve kezdte meg írni a repülési meteorológiáról szóló tankönyvét, amely a maga nemében az első ilyen jellegű kiadvány volt Magyarországon.

A titkolt repülések hírzárlatot követeltek nemcsak az országos, hanem a helyi lapoktól is úgy, ahogyan azt az első világháború időszakában is tenni kellett. Most, 1920 és 1938 között a trianoni diktátum – ahogy Juhász Gyula mondta „a legnagyobb diplomáciai hitványság” – tiltásai indokolták azt.

* Szerk. megjegyz.: Hille Alfréd 1891. augusztus 14-én született Szegeden. A középiskola befejezéséig Szegeden tanult. A budapesti Tudomány Egyetemen ösztöndíjasként szerzett bölcsész tanári diplomát.



12. sz. kép
1921 szegedi repülőállomás

A repülőtéri élet híreiről csupán közvetett anyagokból lehet tudomásunk. Álljon itt példának egy kiemelés a Délmagyarország 1924. szeptember 6-i számából: „A Baross Szövetség szegedi csoportja által a repülőtérén rendezett kiállításra ... rendbe hozták az odavezető utat, ... a három hangárt, a barakkokat és a pavilonokat – ahol a tárlókat és a paravánokat helyezték el – szinte újjáépítették.”

A katonai repülőtér bázisán 1925. tavaszától a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MLRT) ismét tervezi, hogy személyszállító repülőjáratot indít Szeged és Budapest között. Az MLRT 5 személyes Fokker gépektől reméli az újabb próbálkozás sikerét.

A trianoni géprombolás elől 1921.-ben elrejtett gépek fokozatosan visszerültek állomáshelyükre, a szegedi repülőtérre. A négy évig pincékben, csűrökben tárolt gépek meglepően jó állapotban kerültek elő, de a repülőképes-ség tételükhöz külön javítóműhelyt kellett létrehozni.

Ebben az évben figyelmet érdemlő sikereket értek el a szegedi repülők. Márciusban Ond László pilóta és Száva Péter, a javítóműhely vezetője, Bristol F-2B típusú géppel 6500 méter magasságot ért el, s ezzel megdöntötték az eddigi nemzeti magassági rekordot. Néhány héttel később Ond László százados, a szombathelyi repülőkeret kiképzésvezetője lett. 1925. szeptember 11-én Faragó Pál csendőr főhadnaggyal, a reptéri különítmény parancsnoká-



13. sz. kép

A légszavar-közép alatt, sapkában Hány László százados, a szegedi Meteorológiai Kirendeltség parancsnoka. A 'Tata' gyermekeivel, a teljes stábbal. Mellette fehér ingben, csokornyakkendővel Hille Alfréd.

val, az állomáshelyén, Oravecz II típusú géppel, szárnytörés miatt lezuhant és mindketten életüket veszítették. Ond László a szegedi református temetőben alussza örök álmát. Élt 29 évet.

A márciusban felállított nemzeti magassági rekord csak május 14-ig tartott, mert Hány László és Hille Alfréd – meteorológiai kutatás céljából. Magyarországon először emelkedett tízezer méter fölé.

A nagyszerű eredményeket sajnos egy újabb katasztrófa árnyékolta be. Június 2-án Szentkirályi (Kern) Dezső százados a H-MAEA oldaljelű Bristol F-2B gépen dr. Boross József jeles sebész főorvossal, a szegedi kórház igazgatójával – akit sétarepülésre vitt – mintegy 150 méteren laposdugóba esett és lezuhant. Mindketten életüket veszítették. Boross József igazgató főorvos jelentős anyagi támogatásával segítette a meteorológiai repülést. A LÜH súlyosan megbüntette Hány László százados parancsnokot, mert szemet hunyt a Szegeden már hagyományossá lett „kalóz” repülések felett.

Boross Józsefről Szegeden, a rókusi kórházhoz közeli területen utcát neveztek el. A Belvárosi temető XII. kriptájában alussza örök álmát.

A kiképzési terv szerint mind a pilóták, mind a megfigyelők, előbb I. fokú repülőgép-vezetői kiképzést kaptak az 1925–1926-os években. A kezdő kiképzésben részesült 24 növendék és 51 fő tartalékos pilóta II. fokú képzése történt meg Szegeden. A résztvevők – mint a hivatásos állomány is – a leg-

nagyobb titoktartásra és polgári ruha viselésére voltak kötelezve. Tömeges megjelenésük is tiltott volt. Még 1925 nyarán 29 tiszt és 11 fő altiszt részére volt kiképző tanfolyam, melyet 13 tiszt és a 11 fő altiszt végzett el sikeresen. A repülőiskolára vezényelt más fegyvernemi tiszt közül kettő a II. fokú vizsgával befejezte a pilótaképzést, viszont hatan tovább folytatták a tanfolyamot a III. fokozat megszerzéséért. Szegeden Szentkirályi Dezső lezuhanásáig a két Bristol Flighter géppel 5455(!) felszállást végeztek.

A Közlekedési Minisztérium Közlekedési Főosztálya az 1924/25. év végi jelentésében javasolja a főiskolai hallgatók arra alkalmas csoportjainak pilótává képzését. A szervezési munkát a HM végezte. „...Szegeden 1926 nyarára a kiképzés anyagi fedezete és eszközei rendelkezésre állnak, mely I. fokú pilótaképzést fog adni.” Repülőműszaki szolgálatra két mérnököt vezényelt a közlekedési tárca Szegedre.

Még mindig 1925. Perley Lajos tartalékos repülő-főhadnagy országos ejtőernyős bemutató körútja során Szegedre is ellátogatott. A nyilván sikeres ugrása(i) után Debrecenben, majd Nagykőrösön mutatta be a nagy bátorságot követelő tudományát.

Az 1926-os esztendő a szegedi repülés vonatkozásában szerencsére (?), sajnos (?) hírszegény évként zárult, ami azonban nem jelent eseménytelenséget. Ugyanakkor a világ szinte izzott az új óceánrepülő rekordoktól, a sarkrepülés izgalmas pillanataitól, a férfi- és a női időtartam világrekordoktól. Szegedi hírként elmondhatjuk, hogy elkészült a repülőtérré is vezető bajai út első, burkolt szakasza, amely jelentősen javította a légibázis stratégiai értékét.

Az „Express” Szállítmányozási Rt. hirdetményéből megtudhatjuk, hogy Szeged is bekapcsolódik a kereskedelmi repülésbe, a légi csomagszállítás rendszerébe.

A repülés fejlődése, térhódítása lehetővé, így divatossá tette a piknik repüléseket és a repülő turizmust. „Sétarepülés Budapestről Szegedre és vissza”. A történet 1926-ban esett meg. A Légiforgalmi Rt. igazgatója jeles társaság élén, egy óra alatt érkezett a mátyásföldi repülőtérről Szegedre. A Virág Cukrászdában elköltött uzsonna után visszaindultak Budapestre.

Bethlen miniszterelnök „kívánságára” Hódmezővásárhely fölött kortes röpcédulát szórtak a szegedi pilóták december 10-én, a kormánypárt képviselője érdekében – sikerrel.

A háborúban és az azt követő években devalválódott koronát 1927 januárjától a pengő váltotta fel. Az új pénz a gazdaság fellendülését, így közvetve a repülést is segítette.



14. sz. kép

Heinkel HD-22 WM Gnôme-Rhône „Titán” csillagmotorral.

Mind politikai, mind gazdasági értelemben elérkezett az idő a még mindig polgári leplet viselő Magyar Légierő megalakulására. A legnagyobb titoktartással 1927. október 11-én Szegeden is létrejött az időjelző osztály, amely a közelfelderítő század rejtő elnevezése volt. (Az 1920–1938 évek közötti időszakast többben is a magyar repülés „katakomba” korszakának nevezik.) Alkalmazott géptípus a 220–240 lóerős Hiero vagy Daimler motorú Heinkel HD-22-es, kétüléses biplán. (Lásd a 14. számú képen.)

Az 1925-ben beszerzetteket újonnan vásárolt gépekkel váltották fel, melyek vagonban érkeztek az országba és fokozatosan megerősítve 450 lóerős Jupiter motorral kerültek ki, mint Fokker FCVD típusok a közelfelderítő egységekhez.

A polgári gépek beszerzésénél jelentős súllyal esett latba, hogy azokat csekély átalakítással, szinte azonnal igénybe lehessen venni honvédelmi célokra is. „Miután a polgári aviatika háború esetén a katonai repülés biztos tartaléka, hibás volna ezen két repülőszervezet merev szétválasztása. Ezen tervezet – melyet a Közlekedési Minisztérium Légiforgalmi Szakosztálya az 1922. január 20-a utáni antant repülési tilalom feloldását követő időszakra készített, az Aviatika kiépítése címmel – a burkolt, tisztán katonai érdekeket szolgáló intézkedések mellett az össz-aviatika azon részét is szem előtt tartja, amelynek megteremtése hadi érdekből szükségesnek látszik.”

1927. március 31-én az antant katonai felügyeletét felváltotta a Szövetségek-
zi Katonai Ellenőrző Bizottság, amely 1928-ban megszűnt – a párizsi egyez-
ménynek megfelelően – és a magyar kormány magára vállalta (a katonai repü-
lés tilalmának fenntartása mellett) a légi tevékenység nyilvántartását, annak évi
jelentését a Népszövetségnek.

Vezető katonai körökben a közelgő háború veszélye mindennapos témává
lett. Tudvalévő, hogy a Duna-medencében az összecsapás elsősorban a kis-an-
tant és Magyarország között fog bekövetkezni. (Gyakorlatilag a magyar hadse-
reg felkészítettsége és technikája e gondolat megvalósításához alkalmazkodott.
A reális erőviszonyokat jól látták az értő politikusok és katonák, hogy hazánk a
„nagy háborúban” a szövetségesei oldalán – megcsonkított iparral, közlekedés-
sel és gazdasággal – csak a segítőtárs szerepére vállalkozhat. Erre a lehetőségre
kell felkészülnünk – mondták a tisztánlátók – különösen akkor, ha már tudva-
lévő: „ezt a háborút a levegőben vívott csaták fogják eldönteni” – tették hozzá
túlzó optimizmusokban a kor vezér-politikusai. A Trianonnal földre kényszer-
ített magyar repülés többre nem vállalkozhatott a másodhegedűs szerepénél.

1927. április 13-án, a délelőtti órában, alacsonyan egy hatalmas repülőgép
rúnt fel a város házai fölött. A nyolc utast befogadó gép Berlinből indult és
Konstantinápolyba tartott. Üzemanyag vételezési és pihenési céllal szállt le a
városban. Ez az eset is utalt arra a korábbi megfigyelésre, hogy a nyugatról
keletre, Délkelet-Európába, vagy azon túlmutató utazásoknál milyen fontos
állomáshely a szegedi repülőtér.

A városban csak kevesen tudták Horthy karpaszományos tizedesről, azaz
Horthy Istvánról, a kormányzó fiáról, hogy Szegeden töltötte önkéntes ide-
jének egy részét, bővítve repülőtudását, készülve repülőtiszt vizsgájára. Az if-
jú Horthy Szombathelyen a REGVI (Repülőgép-vezető Iskola) keretei kö-
zött kapta meg az alapkiképzést, de már Szegeden vizsgázott 1927 tavaszán,
majd ősszel nyerte el a koronával ékesített sást, a teljes értékű pilótát muta-
tó jelvényt. Ő volt a háború utáni pilótaképzés első tartalékos tisztje. Horthy
kormányzó külön kérésére Háy László parancsnok szigorú, következetes fi-
gyelemmel követte a szárnyait bontogató ifjú sas minden szárnycsapását
„égen és földön”. Czapáry Zoltán – akkor már ezredes – elbeszéléséből ma-
radt ránk egy történet Horthy István karpaszományos őrmesterről. Itt, a sze-
gedi repülőtéren valamilyen csínytevést követett el, szabálytalankodott, ami-
ért bárki büntetést érdemelt volna. A ’Tata’ következetességét ismerve a kor-
mányzó felhatalmazástól függetlenül is kiszabta volna – mint ahogyan meg
is tette – a néhány napos fogdabüntetést. Az éppen hét végére esett. Tekin-

tettel arra, hogy a szokásos eltávozásra szombat délig nem futott be a „gyerek”, az aggódó anyuka, a Főméltóságú Asszony, fölhívta a szegedi repülőteret.

– Horthy őrmester miért nem térhetett haza hétvégére? – kérdezte.

– Dutyiban ül – közölte tárgyilagos nyugalommal a parancsnok, Hány László, közismerten a 'Tata'.

– És az micsoda? – vágott közbe az aggódó anya.

– Kérem szépen, az egy nagyon kicsi helyiség, amelynek négy fala van, egy nagyon kicsi rácsos ablakkal. Simára gyalult deszkalapokból áll az ágy és az ajtó kívülről van bezárva, kilincse pedig nincsen.

Summa summarum, a dolog Budán, a várapalotában fejeződött be azzal, hogy a katona apa megköszönte a parancsnoki szigort a 'Tatának'. Ezt követően még egy alkalommal, 1928 nyarán volt Szegeden néhány hétre továbbképzésen, de a tiszti avatását követően a szolnoki vadászokhoz kapott beosztást.

Az ifjúság katonai előképzésében új elem lett a „levegő megszoktatása”, ez az „iker képzés” második fele. A katonai alap kiképzést a hadsereg adta bevonulás után. Az „ikrezés” lényege az volt, hogy minden aktív egységnek legyen egy kiképzett tartalékos állománya. Mozcósítás esetén a felszerelésüket, a technikát, a továbbképzést az alakulatuknál kapták meg, az ott volt biztosítva (?).

A légierő titkos megalakítása felszínre hozta a katasztrofális pilótahiányt. A kisanant és a Népszövetség előli rejtés céljából a kereskedelmi minisztérium „Pilóta iskolát” hirdetett repülőgép-vezetői jelentkezést remélve. A tanfolyam székhelye Szombathely. Szeged továbbra is megmaradt a továbbképzés egyik bázisának.

Még mindig 1927-et írunk. Október 29-én, pénteken reggel, majdnem kettős szerencsétlenség történt. Kerekes János pilóta repülőgéppel a budapesti vasútvonalra zuhant. Az éppen Kiskunfélegyháza felől érkező személyvonat csak az utolsó pillanatban tudott megállni, hogy bele ne rohanjon a roncsba. A vonat kisiklását a motorvezető így tudta megakadályozni. A történetet ekként írják le a hivatalos jelentésben: Kerekes János főfelügyelő Makra Sándor repülő-mechanikussal, Junkers gépével, a javítás utáni berepülését végezte. Azt már a szemtanúk elbeszéléséből ismerjük, hogy a repülő álló motorral siklott, majd földközelsben fordulóba kezdett. A vasúti töltés mellett húzódó távíró-telefon vezetékben a szárnya elakadt és a gép a töltés felső végébe vágódott. Kerekes János felügyelő (hadnagy) pilóta szörnyethalt. Makra Sándor (Szeged, Nyíl u. 18. sz. alatti lakos) szerelő bekötése kiszakadt, az ütközéskor kizuhant a gépből és 10–15 méterre repült. Mindkét lába eltörött, súlyos belső (szervi és gerinc) sérülést, agyrázkódást szenvedett.



14./A sz. kép

A régi híd feljárója a Szeged felőli „kapukkal.” A timpanonnal lezárt oszlopos homlokzatú épület a Kulturpalota, mai nevén a Móra Ferenc Múzeum.

Kerekas nagy tapasztalatú háborús pilóta volt. Vakmerőségéről társai is legendákat meséltek. Szegeden 1920-ban többször is átrepült a közúti híd ívei alatt, bár ezzel a bravúrral nem állt egyedül a szegedi pilóták között.

A következő hónap sem múlt el baleset nélkül. November 22-én, néhány perccel hét óra után, a reggeli ködben a repülőtértől mintegy nyolcszáz méterre egy szokatlanul magas gémeskútnak ütközött gépével Orosz Béla pilóta. Mechanikusa, Balogh István könnyebb, Orosz súlyos sérüléseket szenvedett. „Több helyen is eltört a lába és a belső sérülései is aggodalomra adnak okot...” – közli a kórház sebész főorvosa.

„A szerencsétlenül járt pilóta nem akar tudni arról, hogy lezuhant”, a rendőrök motorhibát erőltetnek a vizsgálatnál, de arra utaló jelet nem találnak. Orosz Béla egyre próbálja a maga igazát állítani, hogy ez volt az első főlészállása a szegedi repülőtéren és sem a légikikötőt, sem a környezetét nem ismerte. Semmilyen műszaki hiba nem zavarta meg a repülést, egyszerűen csak nekiment a gépével a gémeskútnak, mert a sűrű párás levegőben nem látta azt. Amikor észlelte, már nem tudott kifordulni, hogy elkerülje az ütközést.

1928 májusában, Áldozócsütörtökön, Szegeden repülőnap volt, ahol a pilóták remekeltek. A helyi napilapok erről úgy számolnak be, mint nagysze-

rú pünkösdi mulatságról. A repülőbemutatót az „Express” Szállítmányozási Rt. szervezte. A sokoldalú, nagyszabású bemutató után sétarepülés is volt, amely további sikert aratott a nézőközönség körében. A bemutatón vitéz Horthy István műrepülése jól illett a kiemelkedő sikerű rendezvény programjába. Ez a volt a főpróbája a május 17-én Budapest-Mátyásföldön tartott repülőnap bemutatónak. A tizenötezer néző előtt produkált szegedi légi harc imitáció volt „sava-borsa” a programnak – ahogyan azt a korabeli tudósítók hírlul adták országnak, világnak.

A húszas évek végén nagy attrakció volt a találóan „égi írás”-nak nevezett reklámrepülés. Augusztus végén angol és német pilóták 4000 méterről indítva írták Szeged egére a „Franck-kávépótlék” reklámszöveget. Ezt később már magyar pilóták végezték országszerte.

A repülőtér bővítés mindinkább sürgetővé vált. Mind a minisztérium, mind a város vezetése megtette az ehhez szükséges intézkedéseket. Íme az első lépések egyik dokumentuma.

Kivonat Szeged Sz. Kir. Város törvényhatósági bizottságának 1929. április 24-én tartott rendes közgyűlésének jegyzőkönyvéből.

A Kereskedelmi Min. 142637/1928. sz. leiratában indítványozza a repülőtér bővítését, valamint az 1929. március 22. Ker. Min., a H. M. és a LÜH megbízottainak megállapítását:

„A mindinkább fokozódó repülőképzés, a kereskedelem ügyi minisztériumi meteorológiai kirendeltségének Szegedre történő beosztása és annak folyamánnyaképp a közeljövőben felállítandó repülőposta állomás létesítése és majd az európai nemzetközi légi forgalomba történő bekapcsolódása végett feltétlenül szükséges a jelenlegi repülőtér területének kibővítése és kizárólagos használatul leendő átengedése.”

A versenybizottsági tárgyalás eredményét összegezve, a repülőteret nyugati irányba, az útkaparó ház felé, jobbra 18 kh-al növelni.

A repülőtér meglévő területének folytatását képező 35 kh kizárólagos használatát is igényli a Kereskedelmi Minisztérium, de ezen terület után nem fizet, mert az a háború alatt is részét képezte annak, tehát visszaszármaztatása a légikikötőnek egyértelmű honvédelmi érdek. Az út jobb oldalán igényelt 18 hold területért hajlandó 50 Pengő/év bérleti díjat fizetni. A korábbi bérelőket 5.200 Pengővel kártalanította a Kereskedelmi Minisztérium.

A Légügyi Hivatal a szegedi repülőtér bővítésének munkálataira versenytárgyalást írt ki. A helyi vállalkozók azonnal kérelmezték a polgármesteri hivaltól, hogy csak szegedi cégek végezhessek a munkát. Az „import mesterek” elleni föllépésük meghozta a kedvező döntést.

Szegedi vállalkozók nyerték el a munkát, de pénzhány miatt megvalósulására csak 1935-ben kerülhetett sor.

1929. augusztus 8-án a szegedi repülőtér gépparkjának frissítése is döntő fordulatához érkezett. Öthengeres, 256 Le-s Sokol motorokkal megerősített új Bristol típusú gép érkezett.

Szeptember 9-én egy angol csoport repült Szegedre „piknik” céljából. Útvonaluk Szeged–Arad–Segesvár–Nagyvárad–Szeged. A csoportot Mészáros Péter szegedi pilóta vezette a HA–UCH lajstromjelű Udet géppel. Véletlen egybeesés, hogy ugyanezen a napon kezdi meg működését a szegedi repülőtérén a légi csendőrőrs, a titkos repülő csapat(ok) védelmezője. Parancsnokuk Kollár Mihály főtörzsőrmester (Szeged, Lajta u. 2. sz. alatti lakos).

Vitéz Veszényi János A magyar katonai repülés 1920–1945. c. írásában közöl adatokat a szegedi repülőtér 1924–1927 közötti időszakban teljesített felszállásokról és összesített repült időről.

Az 1923. évben ez 180 fölszállással 20 óra repült idő. (Nagy valószínűséggel ez az Oravec-gépek berepüléséből származik.) 1924-ben a táblázat nem tartalmaz repülési adatot. 1925-ben 5455 felszállást mutat 703 óra repült idővel.

(Ez döntően a Bristol Fighter B–2 gépek teljesítménye, melyet korábban csempészték be az országba. Utalás a meteorológiai repülésnél.)

1926-ban 6612 felszállással 828 óra repült idő.

1927-ben 9146 felszállással 900 óra repült idő.

Öt év összesen: 20 993 felszállással 2451 óra repült idő.

A politikai enyhülés érezhetően 1925-től, a locarnoi konferencia után következett be.

Az 1927-es párizsi egyezmény (tovább) könnyítette a repülőgépgyártás szigorú korlátozottságán és megszüntette a Légügyi Ellenőrző Bizottságot.

A magyar kormány magára vállalta a légi tevékenység nyilvántartását és annak évenkénti jelentését a Népszövetségnek.

Olaszország – a Mussolini kormány – repülőgépeket ajánlott fel hazánkunknak. A magyar kormány kérte az olasz légügyi minisztert, hogy pilótaképzéssel is segítsen aggasztó helyzetünkön.

Titkos képzés indult meg a repülőtérrel kihelyezett fehértói terepen 1930 nyarán. A tizennyolc alkalmasnak bizonyult fiatal – közöttük Kiss Sándor, a

DAeC egyik első vitorlázórepülő oktatója – itt sajátította el az alapfokú motorosrepülési képzést. A gépeket minden nap ki- és visszarepülték a füvetlen a tómederből kialakított ideiglenes repülőtérrel. A növendékeket – akik Szegeden magánházaknál voltak elhelyezve – Fiat kocsival szállították ki. Az elsőfokú képzést valamennyi növendék sikerrel befejezte. Több alkalommal ezen a terepen nem rendeztek be szükség-repülőteret, nem csak a talajviszonyok miatt, de a titkosság okán sem (a közeli főútvonal és a vasút miatt). A parancsnok Csontos Ferenc főhadnagy volt. A műszakiakat Csiki Lajos okleveles mérnök-pilóta főhadnagy irányította. Növendékek voltak: Bartha István, Györke Géza, Kiss Sándor, Horváth Gyula, Ördögh Jenő, Ádám László, Bódis Gábor, Gunya Sándor, Balogh György, Horváth Ferenc, Péter Béla, Abaffy László, Sayermann Aurél, Lenk Andor, Kereczmann Sándor, Stanics Ferenc és Czucz János. Oktató Holló Lajos őrmester és Kalina László szakaszvezető volt.

*

A szegedi kiteljesedés éve

1930-tól

A Délmagyarország 1930. január 16-i számában adja hírül, hogy „Sportrepülő klubot alakított a szegedi egyetem diáksága” január 15-i ülésén. A megalakítandó klub előkészítő elnökévé dr. Vinczy Károly egyetemi titkárt választották. A megalakulási ülés időpontját január 21-re tűzték ki.

Arra nincs egyértelmű adatunk, csak föltételezésünk, hogy miért halasztódott április 11-re a klub alakulása, a közgyűlést előkészítő értekezlete. Dr. Aigner Károly főispánnak a tárgyban elmondott nyilatkozatából közvetetten ismerhetjük meg az okát, az újabb koncepciót. Az egyetem lehetőségeinél sokkal nagyobb, szélesebb társadalmi alapokra kívánták helyezni a szegedi repülést azzal a céllal, hogy a Balkánra és az Indiába, vagy általánosabban a Keletre irányuló repülőforgalomnak akár a kapuja is lehet Szeged. A városban

szervezendő repülőklubnak feladatul kívánták szabni azt is, hogy szervezője, mozgatórugója, propagandistája legyen a délvidéki sportrepülésnek.

A jelölő bizottság elnöke ekkor már dr. Aigner Károly alispán volt. Ő vezette a városháza bizottsági termében az alakuló közgyűlést előkészítő értekezletet, melyen megjelent Berhlenfalvi Pál Andor a MAK elnöke (Magyar Aero Klub) és dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár. Megállapodtak abban, hogy az alakuló közgyűlést húsvét utánra hívják össze, illetve kijelölték azt is, hogy kik legyenek az alakuló sportrepülő klub vezetői.

A téma nagyszerűségére tekintettel, szinte az egész városi elit részt vett a megbeszélésen. Megjelentek:

- Vámos Béla tábornok, a vegyes dandár képviselőjében,
- vitéz Horváth Gyula tábornok,
- dr. Somogyi Szilveszter polgármester,
- Endrey Béla hódmezővásárhelyi polgármester h.,
- Szathmáry Tihamér ny. alispán,
- dr. Láng-Mitczky Ernő táblai elnök,
- dr. Berecz János egyetemi tanár,
- dr. Ditrői Gábor egyetemi tanár,
- dr. Kerékgyártó Béla egyetemi tanár,
- Paraszkay Gyula járásbírói elnök,
- dr. Boross Dezső főügyész,
- dr. Dósa István főszolgabíró,
- Sztríha Kálmán és Bogoss Béla esperes-plébánosok,
- dr. Kiss Ferenc miniszteri tanácsos,
- dr. Tihanyi Béla gimnáziumi igazgató,
- dr. Tonelli Sándor kamarai főtitkár és még sokan mások.

Elérkezett a történelmi pillanat. „1930. május 17-én, szombaton „Ünnepélyes külsőségek között megalakult a Délvidéki Aero Klub” – adja hírül a Délmagyarország, a város nagy eseményeinek krónikása. Az alakuló közgyűlésen az óriási létszámú érdeklődő tömeg előtt megjelentek a magyar sportrepülés reprezentánsai. A közgyűlést megtisztelte jelenlétével dr. József Ferenc főherceg, a Magyar Aero Szövetség elnöke, kíséretében volt Farkas Kálmán alelnök, és Kara Jenő, a szövetség ügyvezető alelnöke. A Légügyi Hivatalt Bisics Tibor, vitéz Csicsery Gyula és Szirmay Aladár százados képviselte.

Kitűnően szolgálta a propagandát az a repülő raj, amely az ülés megkezdése előtt hosszú percekig keringett a város felett. Ezek az egyesület saját, „Hungária” típusú gépei voltak. Az új repülőszerkezet nem régen került ki a Weis Manfréd gyárból.

Dr. Aigner Károly megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy a klub létrehozásának célja az élni akarás. „Ehhez az élethez nekünk éppen olyan jogunk van, mint a többi nemzetnek – mondta az elnöklő főispán, majd így folytatja – és ha valaki élni akar, akkor levegőre van szüksége. Nekünk is a levegőt kell meghódítani, nehogy a világversenyben hátra maradjunk. Az élet jogát ki fogjuk verekedni..., az egyesületnek is ez a célja.”

József főherceg, majd Kogutowitz professzor lelkesítő és ösztönző szavait követően dr. Vinczy Károly felolvasta az alapszabályt és megejtették a vezetőség-választást. Elnök: dr. Aigner Károly, ügyvezető elnök: dr. Kogutowitz Károly, társelnökök: dr. Somogyi Szilveszter, dr. vitéz Shvoy Kálmán, dr. Mekcsy Zoltán, dr. Farkas Béla, dr. Feilits Berthold, dr. Burgly Emil, dr. Balk Gyula, majd főtitkár lett dr. Bodnár Béla, titkár: Horváth Péter, gazda: Rácz Antal, könyvtáros dr. Szécsányi Sándor, pénztáros: Horváth János, ellenőr: vitéz Vikes Zoltán. Az ügyészi feladatra dr. Csermák Ernő kapott bizalmat.

Egy pillanatra itt meg kell állnunk. A klub 1979-ben ünnepelte – számunkra teljesen (ismeretlen) érthetetlen okból – fennállásának ötvenedik évfordulóját. A jubileumi alkalmat – feltehetően nem a születési időpont-ra, hanem – a gondolat fogantatásának pillanatára vezették vissza.(?) A ténylegesnél egy évvel korábbra datált alakulásra sem hivatalos okmányokban, sem a sajtóban nem találtunk még csak utalást sem. Annyi bizonyos – mint erre már a bevezető részben célzást tettem, – hogy a klub, mint szervezett erő, nem minden előzmény nélküli. A polgári és a sportrepülésnek messzire visszaható szellemi gyökerei voltak és vannak ma is a városban. Aviatikai Szakosztály tömörít(h)ette a repülés dolgai iránt érdeklődő kutató, álmodozó elméket. Pontos ismeretünk eleddig alig van a működésükről, csak az újságokban villan fel itt-ott hír a létezésükről, a századfordulót követő évektől. Ez nagy valószínűséggel 1909–1910-től a repülőmodellezőket és a repülés elméleti és gyakorlati megvalósítása, használhatósága iránt érdeklődőket tömöríthette valamilyen laza szervezetbe, amilyenek pl. Tukats Sándor főispán is 1910 és 1911 között aktív tagja volt modellezőként. Későbbi években, például 1915. január 3-án a Madách utcai Állami Polgári Fiúiskola tornatermében Kiss Gyula tanár „A repülőgép és a léghajó szerepe a háborúban” címmel tartott előadást az érdeklődőknek.

Ezek a repülést szerető, a repülést értő és kedvelő lelkes amatőrök, repülési vággyal teli emberek tömörülhettek a megalakult DAK-ba. (Megjegyzendő, hogy a klub nevének rövidítését következtelenül alkalmazták mind a saj-

tóban, mind a hivatalos iratokban DAC-nak, DAeC-nak, DAK-nak. A főispánnak küldött, a klub megalakulását bejelentő okmányon következetesen a DAeC rövidítést használja a levél szerkesztője.)

A társadalmi vezetőségen túl, annak kiegészítéseként meg kell említeni Csonotos Ferenc parancsnokot, Holló Lajos és Kalina László oktatókat, valamint Csiki Lajos okleveles gépészmérnök pilótát. A megalakulás tényével útjára indult Szegeden is a sportrepülés – a pillanatnyi lehetőségeinél jóval messzebb mutató kapcsolódásokkal és tervekkel – de még egyelőre a katonai repülőtéren.

*

A Repülő Meteorológiai Kirendeltség égisze alatt megalakult a közelfelderítők 2. százada is. Gépeik a WM Fokker CVD-k voltak, a parancsnok vitéz Heppes Miklós lett.

Szerencsés kimenetelű baleset történt 1930. május 25-én, amikor Schulek Vilmos pilóta gyakorló repülésről tért vissza. A leírtakból csak következtetni lehet a géptörés okára arra, hogy az átvágódásból származott. A pilóta nem lehetett bekötve, mert kirepült az ülésből. Az orvosok megállapították, hogy csak könnyebb sérülést szenvedett a repülőgép-vezető. Nem sokkal a beszállítás után saját lábán hagyhatta el a kórházat.

*

Szeptember 19-én beszámoló értekezletet tartott a nem régen alakult DAeC. Dr. Bodnár Béla főtitkár ismertette a tagtoborzás eredményét, mely szerint a klubnak 20 alapító, 464 rendes és 117 pártoló tagja van. A tervezett ütemnek megfelelően halad a pilótaképzés is. A klubnak három gépe van, azon tanulnak a pilóta növendékek, akik hamarosan vizsgázni fognak.

Az Aero klub vezetősége most azon fáradozik, hogy saját repülőteret szerezzen. Erre pillanatnyilag Alsófeketén, az alsótanyai (ma ássóthalmi) műút-hoz közel kínálkozik lehetőség.

Negyedik gép beszerzése is a napi programban szereplő tétel. A tagtoborzást tovább folytatják – fejezte be tájékoztatóját a főtitkár.

Szeged életének egyik legnagyobb ünnepe volt 1930. október 23–25-e, a Dóm tér avatása és a Fogadalmi templom felszentelése. Klebersberg Kunó kultuszminiszter, a „szegedi miniszter” – akinek oly sokat köszönhet a város – repülőgépen érkezett az ünnepségsorozatra.

1930 novemberéhez repüléstörténeti csemege is fűződik. A gépe berepülése után két hónappal arra utasította a LÜH Bánhidi Antalt, hogy vizsgálati repülésre vigye Szegedre a Gerle 11-et. Egyidejűleg megadta a gép lajstromjelét, H-MAFM-t. Így került a legendás híró tervező-pilóta és az ugyancsak híressé vált Gerle család egyike Szegedre. A két véleményező pilóta Tarnóy (Hartzer) Sándor és Schwager János már Szegeden várta Bánhidit a gépével.

„Tarnóy be sem ült a Gerlébe, kijelentette, hogy az neki szűk. Valóban a Gerle nem 100 kilós sportemberekre készült. Schwager egy felszállást végzett a Gerlével, egy iskolakört írva le. Ezután én mutattam be a Gerlével az eddig begyakorolt műrepülési figurákat...” – írja Bánhidi Antal. A „bizottság véleményét” mint tervező, „a mai napig sem kaptam meg” – nyilatkozta 1992-ben, visszaemlékező könyvében az író. A következő napon, 1930. november 14-én a tervező-pilóta Schwagner Jánosné utassal visszarepült Budapestre. A LÜH és a minősítők eljárása sajtóságosnak mutatkozik.

A 1931. április 24-én, „Pénteken súlyos repülőszerencsétlenség történt a repülőtéren”. Az Aero Klub egyik sportgépén vitéz Bessenyei Lajos és Szénási Imre pilóták fölszállás közben szenvedtek balesetet. A szerencsétlenséget motorhiba okozta – írták a napilapok, de a vizsgáló bizottság kormányhuzal-szakadást állapított meg. Bessenyei a karját törte, Szénási zúzódásokat szenvedett, a Fokker javíthatatlanul összetört. A műszaki hiba mintegy 70 méter magasan következett be. A szemtanúk szerint a földet érés előtt a pilóták kiugrottak (?). A földet érés a kerámiagyár mellett történt. Bessenyeinél másnap közepes mértékű agyrázkódást is megállapítottak, harmadnap meg kellett műteni, de életét már ezzel sem tudták megmenteni az orvosok. Debrecenben temették el. A szegedi búcsúztatón az egyszerű ravatalon lezárt cinkoporsófeküdt. Virágosz hullott a koporsóra, a gépek törzsére fekete fátylat feszítettek. A tetemet szállító autót a bajtársak messze elkísérték a város határára túl is repülőgépeikkel.

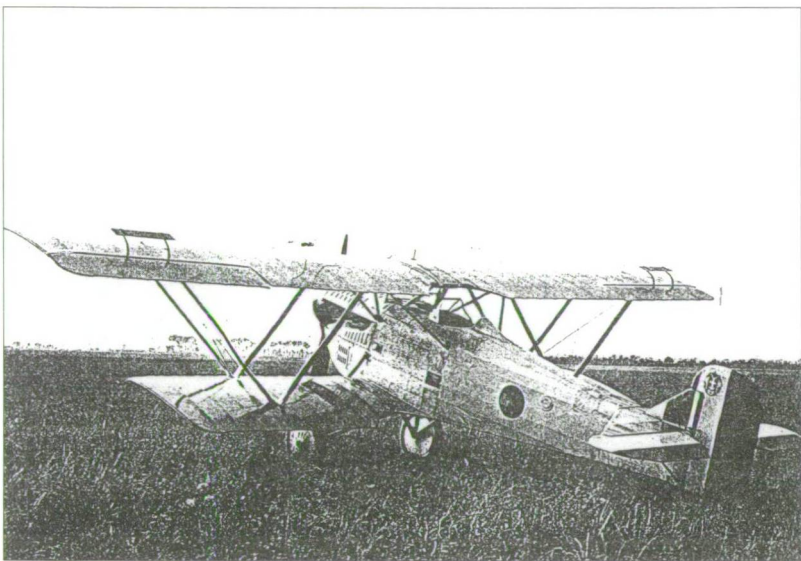
Szénási Imre állapota napról napra javult – adták hírül a napilapok. A repülőtéren emlékművön a baleset időpontjául tévesen 1929-et tüntettek fel mind Bessenyei, mind Szénási neve után. A zuhanás 1931-ben történt.

A szegedi kereskedelmi és iparkamara a Magyar Légiforgalmi Rt.-vel tárgyalásokat kezdett a Szeged–Budapest közötti légijáratok rendszeresítése

ügyében. A társaság nem zárkózott el a javaslatától, de a járat indításának előfeltételül a gazdaságossági hatásvizsgálatot szabta.

1931 a magyar pilóták óceánrepülésének éve. A szegedieknek ezzel kapcsolatban még az is eszébe jut, hogy Magyar Sándor 1920–1921-ben itt kapta meg a pilóta-kiképzését – mint ahogyan erre már korábban utaltunk. Az út előkészítője ugyancsak szegedi érdekeltségű ember, a repülőtér egykori parancsnoka, Czapári Zoltán alezredes volt.

Vilhem Károly repülő-főhadnagy – aki 1931. június 14-én Torinóból repülte haza az első FIAT Cr-20 típusú vadászgépet – egyike volt az óceánrepülésre jelölt pilóta kiválóságoknak, de édesanyja betegsége miatt nem fogadhatta el a megtisztelő fölkérést. Vilhem főhadnagyot június 21-én



15. sz. kép

Fiat Cr-20 bis. Ezt a típust repülte haza 1931-ben, Torino–Trieszt–Szeged útvonalon Vilhem Károly főhadnagy.

Székesfehérvár-Sóstóra helyezték a LÜH berepülő pilótájának. Egy Fokker D VII. berepülése közben a javítóműhely udvarára zuhant. A kórházba szállítás közben meghalt. Családja hazahozatta, azóta a Belvárosi temető IV. parcellájában alussza örök álmát. A gyászszertartás alatt három fekete fátyolos repülőgép körözött és amikor a menet a sírgödörhöz ért, egy-egy koszorút dobtak a sírra. Endresz György és Magyar Sándor hatalmas fehér rózsákból

font koszorút küldött szerencsétlenül járt bajtársuk sírjára. (Vilhem Károly nevét gyakorta írták Wilhem, illetve Vilhem-nek a lapokban, tévesen.)

Augusztus 20-án, dél tájban egy külföldi jelzésű repülőgép jelent meg a város felett, majd a repülőtér melletti területen leszállt. A szerb pilóta és megfigyelője a határ közelében repülve eltévedt és Szeged térségében műszaki hiba miatt leszállásra kényszerült. A gépet bevontatták a repülőtérre és lefoglalták, a két szerb katonát őrizetbe vették. Rövid időn belül megkezdődött az ilyenkor szokásos diplomáciai tárgyalás.

*

A MAESZ elnöksége év végi elemző, értékelő ülésén köszönetet mondott a „titkos légierő” kiképzőinek, kiképzésvezetőinek, akik a sportklubok keretében működnek, közöttük elismerte a DAeC vezető oktatójának, Csontos Ferencnek kiemelkedő munkáját és eredményeit.

*

A szegedi repülőtér munkájával párhuzamosan, a későbbi algyői sportrepülőtér területén – akkor még községi legelőn – kihelyezéssel 1931. május 28-án, karpaszományos önkéntesek részvételével, Hungária típusú gépekkel előképző repülőtanfolyam kezdődött, az „iker tanfolyamnak” nevezett oktatási rendszerben. („Ikrezés”= az itt kiképzett tartalékos állomány mozgósítás esetén Szegeden kapta volna meg a gépét és a katonai felszerelését a közelfelderítő század(ok)nál – mint ahogyan erre már korábban utaltunk.)

Az állandó esőzés miatt használhatatlanná vált repülőtéren nem lehetett időre befejezni a tervezett I. fokú oktatást, ezért szeptemberben be kellett helyezni a karpaszományos kiképző táborát a szegedi, kevésbé fölázott, jobb talajú repülőtérre. Így vált lehetővé október végére eredményesen zárni a tanfolyamot. Parancsnok: vitéz Csontos (Csics) Ferenc fhdgy. volt, helyettese: Csegezi József fhdgy., oktatók: Holló Lajos őrmester, Schreiber (Székelyhídi) Hugó szkvt., Csapó Béla szkvt., Gagyó Pál szkvt. Műszakiak: Lőrincz István, a hat fő szerelő parancsnoka és Szeles Ferenc őrmester, gép-

kocsivezető. A ranfolyam résztvevőinek névjegyzéke: v. Bakonyi Béla, Balogh Imre, Balogh István, Brenner Lajos, Brückler István, Farkas?, Farkas István, Farkas József, Hermann Károly, Kaffka Lajos, Karkits Kálmán, Kogl Tibor, Lang Gyula, Márk Jenő, Modla Jenő, Mónus Ernő, Nyári László, Prém István, Róth Kálmán, Sándor Pál, Schenk Aladár, Stumpf Aladár, Szabó Gyula, Szabó Márton, Vörösmarthy Kálmán és a 26. növény-dék, akinek neve hatvannyolc év távlatából – hivatalos okmányok híján – már nem reprodukálható.

Június 8-án szokatlan baleset történt a repülőtéren. A jelzett átjárási tilalom ellenére Molnár István dorozsmai lakos gyalog nekivágott a repülőtérnek. A leállított motorral, siklórepülésben leszálló gép vezetője nem vette észre a gyalogost és összeütköztek. Molnár István életveszélyesen megsérült. A repülőgép átvágódott és összetört. A pilóta és a megfigyelő könnyebb sérüléseket szenvedett. Július 18-án – az algyőivel párhuzamosan – Fokker-iskola indult Szegeden. Újabb „oktatási forma” kezdődött ebben az évben a repülőtéren. Megalakult a légi fényképészeti csoport és megkezdődött a képzésük – ez az egység is a közelfelderítők egyik tartaléka volt.

Az év őszén tartott „Sólyom” fedőnevű hadgyakorlaton a szegedi kf. század is részt vett.

1931. szeptember 6-án szomorú hír érkezett Szegedre. Vitéz Kaszala Károly, a jóhírű katonai pilóta, oktató, aki a városban közismert repülő személyiség volt, Eger mellett gépével lezuhant és kísérőjével, Urbancsek János szerelővel együtt életét veszítette. A bizottsági vizsgálat megállapítása szerint a gépen szállított közel két mázsa reklámcédula elégtelen rögzítése okozta a katasztrófát.

Repülőtéren szokatlan baleset is növelte az áldozatok számát. Szabó János pilótát október 2-án a villanyvezeték javítása közben áramütés érte, a létráról lezuhant és koponyalapi törést szenvedett. A tragikus véget ért pilótát Szegeden temették el.

A mind élénkebbé váló szegedi repülőéletet 1932–1933-ban a „hírszegegyesség” jellemezte. Bizonyára sem a „meteorológiai repülés”, sem a DAeC nem adott kellő hírértékű anyagot magáról, illetve, ha lett volna, azt a katonai cenzúra visszatartotta. A repülőtér parancsnoka ekkor Tarnói Sándor őrnagy, közismertebb nevén „Sasá bácsi” volt.

A szegedi 5. vegyes dandár rendezte „katonai sporthéten” a fliegerek még nem vehettek részt, bár a versenyek nagy része a repülőtéren zajlott.

Süli Mátyás hódmezővásárhelyi mechanikus a szegedi ipartestületi szék-házban állította ki a „Hódmezővásárhely 1 FECSKE” típusú, maga készítette, miniatűr repülőgépét, amely motorral együtt 70 kg volt. A kiállítást követően, szakértők előtt, a szegedi repülőtéren próbarepülésen is bemutatta a gépét. Vitéz Heppes Miklós százados, századparancsnok elismeréssel nyilatkozott a kis „érdekes lélekvesztő”-ről.

Dr. Renato Caglia olasz újságíró engedélyt kapott arra, hogy a gödöllői cserkész dzsembori tiszteletére – tiltakozva Magyarország megcsonkítása ellen – Szegedről indulva Pécs, Debrecen és Szombathely állomások érintésével végigrepüljön a trianoni határ fölött 1933. augusztus 16-án. A lapok a terv sikeres végrehajtásáról számoltak be.

Az 1934-es esztendő nagy szegedi szenzációja, a Szabadtéri Játékok előadása, „Az ember tragédiája” volt. Az augusztus 9-i, csütörtöki bemutatót megtízszelte jelenlétével Schuschnigg osztrák kancellár is. Repülőgépe, a hárommotoros Junkers két és egy negyed óra alatt érkezett Bécsből Szegedre. A repülőgép vezetője Alfred Elssler, a Monarchia pilótája több alkalommal járt már a városban. A kormányfőt Tarnay Sándor légügyi felügyelő, a repülőtér parancsnoka köszöntötte Szeged földjén, majd Hómann Bálint kultuszminiszter és dr. Pálffy József polgármester mondott köszöntő beszédet. A kancellár másnap kora délelőtt repült Budapestre Gömbös Gyula miniszterelnökkel folytatandó tárgyalásra.

Az évekkel korábban kiírt felújítási pályázat alapján elkészült a harmadik hangár, a tiszti lakások és a parancsnoki épület. Az építési napló bejegyzése szerint 1935. május 4-re befejeződött a repülőtér alagcsövezése is. Ebben az időben merült fel a gondolat, – aminek felbukkanását a repülőtér egyre fokozódó zsúfoltsága okozta – hogy ebben a térségben célszerű lenne egy önálló sport-repülőteret is létrehozni, amely segíthetné a katonai előképzést is. A kezdetektől ez volt a DAeC célja is. Ezzel párhuzamosan jelentkezett egy polgári repülőtér létrehozásának szükségessége is.

Ebben az időben indult a pilóták oktatása mellett a repülőgép-szerelők képzése is. Az iskola parancsnoka Mátyásffy József légügyi főfelügyelő, a megújult szegedi repülőtér parancsnoka pedig Keresztfalvi István főhadnagy volt.

A téli „pangást” kihasználva a szegedi helyőrség falkavadász társasága „Hubertus-vadászlovaglást” rendezett a repülőtéren, ezzel is igazolva egy légikötő sokoldalú hasznosíthatóságát.

Ez év június 17-én jelentette be a kormány, hogy légvédelmi törvény készül. Ebben az évben kezdődött meg a légoltalom helyi szerveinek is a kiképzése, bár a lakosság oktatása már 1928 óta folyamatosan tartott az újságok rovatain keresztül. Szeged az 'A' kategóriába soroltatott be. Ez a beosztás a legnagyobb fenyegetettségű városok sorába emelte. Ennek ellenére sem volt a városnak vadászpilóta védelme. Az itt állomásozó német egységek nem szálltak fel a '41-es szerb támadást követően Szeged védelmére. A tüzérségi léghárítás is csak a hidak elleni támadások kivédésére volt (1941-től) vezényelve. Hat üteg vigyázta a város hídjait 1943 májusa és szeptembere között, ez volt Ungvár után a leggyengébb az országban. A lakosság lélekszáma ekkorra már meghaladta a 137 ezer főt. Szeged, – meghatározó mezőgazdasági jellege mellett is – az Alföld egyik legiparosodottabb városa, fontos kereskedelmi központja volt.

*

A Délmagyarország 1935. július 4-i tudósításának alcímében közölte: „Lezuhant egy sportrepülőgép, Nyári György pilóta meghalt”.

Az előző napon, kilenc óra tájban, időjárás felderítés céljából emelkedett a magasba egy Hungária típusú gép Nyári György és Fraknóváry Géza pilótával. Mintegy húszperces repülés után, Dóc község határában, a Pallavicini uradalom percsorai majorjánál a szántóföldre zuhant. Fraknóváry pilóta súlyos sérüléseket és agyrázkódást szenvedett, de szerencsére ennyivel megúszta a katasztrófát.

Rotter Lajos, a kitűnő magyar pilóta, rekordjavítási céllal 1935. július 5-én, a maga tervezte KARAKÁN típusú gépével, Szegeden keresztül Jugoszláviába repült szabadtávot. A rekord lehetősége menet közben vált nyilvánvalóvá. Szeged fölött elrepülve ötlött föl benne, miként értesítheti az érte aggodókat, hogy nem tűnt el. Leoldotta nyakából a selyemsálját és belekötött egy névjegyet, amelyre a következő szöveget írta: „Kedvező az idő, jól érzem magam, repülök tovább. Aláírás: Rotter Lajos, KARAKÁN”. A küldeményhez egy zacskó gyümölcsöt is kötött, hogy ne sodródjék el a remélt „becsapódási céltől”. Nem messze a repülőtértől, a Klebersberg-telep fölött dobta ki a csomagot. Rotter mindenképpen szeretne volna a telep lakóinak figyelmét felhívni, hogy ott járt. Mind a Klebersberg-, mind a kecskéstelepiek látták a KARAKÁN-t, de nem fordítottak rá különösebb figyelmet, a „palackpostát”

pedig nem vették észre. Amikor kitudódott az „égi küldemény”, lázas keresésébe kezdtek a telepeken élők, de nem találták azt. Igaz, az esemény után egy héttel már nem volt jelentősége, legföljebb csak kuriózum értéke.

Július 15-én, hétfő délután Szegedre érkezett a pilóta-piknik. Fogadásukra mintegy ezer főnyi nézősereg gyűlt össze. A város politikai és tudományos életének jeles képviselői fogadták az érkezőket, a 15 angol gép és a két Gerle utasát.

A szegedi Faipari Szakiskolában (Szent György tér) vitorlázó repülőgépgyártás megkezdését tervezték. Nagyiványi Fekete Dezső, a szakiskola tanára és dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár, a DAeC elnöke közös elhatározásából született az ötlet, hogy Szegeden is meghonosítsák a vitorlázó repülő kultúrát. Tulajdonképpen 1936 januárjában már az első gép építését megkezdték, mert a május 30-án nyíló Szegedi Ipari Vásáron bemutatni tervezték azt. Ez volt az első, német tervek alapján készült Zögling típusú siklógép. Az ötletet és a munkát siker koronázta. Négy tehetősebb polgár 6 gépet rendelt 4 típusban. Nagy reményeket fűztek ahhoz, hogy a 600 pengőbe kerülő gépeket a kisebb klubok is könnyebben meg tudják vásárolni, mint a gyári termékeket. Nagyiványi Fekete Dezső tanár ettől várta a szegedi repülőgép-gyártás megalapozását és az első vidéki vitorlázó repülő bázis megteremtését.

A megrendelt gépek elkészültek és abból kettő a DAeC állományába került. Sajnálatos, hogy a kultuszminisztérium hosszabb távon halálra ítélte az iskolát, mert az 1936/37. oktatási évre már nem engedélyezett új tanulókat felvenni. (A következő évben ezt a döntését megváltoztatta a minisztérium és nagyjából a korábbi állapot szerinti rend állt vissza.)

A polgári repülés is kereste a maga helyét a városban. Az Országos Idegenforgalmi Hivatal kérése – melyet Szeged vezető testületéhez intézett – csak gyorsította a folyamatot. Az idegenforgalom fellendítése országos érdek volt, Szegednek pedig remek adottságai voltak ennek kifejlesztéséhez. A szakemberek mind a magánrepülő, mind a polgári légiforgalmi turizmus szempontjából kiemelt városként kezelték Szegedet. A város hatósága a régi lóverseny teret jelölte meg e célra alkalmas le- és felszállóhelyül. A mérnöki hivatallal kidolgoztatták a leendő repülőtér rendezési tervét, amivel alkalmassá lehetett tenni azt a repülésre. A tereprendezést fölvevtek a szükségmunkák programjába és 4000 pengőt irányoztak elő annak elvégzéséhez. A munkát úgy tervezték, hogy azzal 1937 tavaszára, az idegenforgalmi idény kezdetére elkészüljenek. Vidéken először 1937. május végére átadásra kész volt a repülőtér, amely a „légi turisztikai leszállóhely” minősítést kapta. A repülőteret egy

nagy magasságból is jól látható, egyenlő oldalú háromszög jelölte. Üzemeltetését a DAeC kapta meg és látta el.

Budapesten június 11–14-e között légből mentési konferencia volt. Tizenharmadikán a szegedi polgári repülőtérén a svéd és a francia repülő-mentők tartottak betegellátási bemutatót. A svéd kiroplán (szerz. megj.: szabad fordításban orvosi mentő repülőgép) személyzete, miután az önkéntes betegek „sebeit” ellátták, Budapestre szállították őket. Szinte ugyanezt a rendszert produkálta a franciák 2. és 3. csapatának szakszemélyzete.

*

1935. október 1-re megérett a szervezeti feltétele annak, hogy a repülőőrök is beállhattak a békehadrendbe.

A Légierő Parancsnokság irányítása alá egy dandár tartozott két ezreddel, amely kilenc, illetve nyolc repülőszázadból állt. Egy évvel később a harmadik ezred is belépett, így együttesen tizennyolc század maradt. Az egy-egy közelfelderítő század a vegyesdandárok szervezeti rendjébe került át, többnyire a lovassági szállító egységek kötelékébe. A Huba-hadrend öt évre tervezett kialakításával két repülődandárnak kellett volna létrejönni 28 harcirepülő és 10 felderítő századdal. A tervek, az új hadrend kialakítását gazdasági, politikai nehézségek akadályozták.

A katonai repülőképzésének sorába a vadásziprepülő is beléptek Szegeden. Ez szorosan az 1., majd a rövidesen létrehozott 2. vadászezred állományának feltöltésére irányult. Az oktatás Stösser típusú gépeken folyt.

Vitéz Tarnói Sándor őrnagy, „Sasa bácsi” volt a repülőtér parancsnoka, a századparancsnok pedig Heppes Aladár. Tarnói őrnagy áthelyezése után Keksz Edgár vette át a repülőtér irányítását.

Az 1935-ben indult szerelőiskola, a REMOSZ beváltotta a hozzáfűzött eredményeket. Az 1937. augusztusában induló újabb tanfolyam már emelt létszámmal kezdte meg a képzést. Az oktatók és a Szegeden biztosított feltételek elismerése is az, hogy ismét bővítették a létszám keretet, tovább erősítették az oktatást, annak feltételeit. Láthatóan stabilizálni kívánta az itt folyó szerelőképzést a Légierők Parancsnoksága.

A Magyar Királyi Rendőrség Szegedi Kapitánysága a 136/1937. biz. sz. alatt május 25-én kelt levelével kéri a Közüti Vaspálya Rt-t, hogy május 30-án 14 óra 15 perctől a villamos forgalmat szüneteltesse a Tisza Lajos körúton

és a Kálvária úton addig, amíg a Főméltóságú Kormányzó Úr ezen az útvonalon – elutazása céljából – a repülőtérré kihajtat. Horthy Miklós ekkor repülővel utazott vissza szegedi látogatásáról a fővárosba.

A szegedi oktatók, Czucz János, Kotlik György és Minár Ferenc magas szintű felkészültségét, bátorságát mutatja, hogy 1937. augusztus 20-a ünnepélyességét fokozva bemutatták a légi bukfencet, a loopingot kötelékben – ahogyan többen is állítják – Magyarországon először.

*

A polgári repülés a katonai aviatika biztos tartaléka. A kettő együttes kezelése honvédelmi érdek. A mindinkább kiszélesedő sportrepülés az az alap (lesz), amely minden repülés bázisává válik.

A DAeC keretében 1936 tavaszán kezdődött a vitorlázó repülés. Az első felszállásokat, ugrásokat egy 50 méter hosszú drótkötéllel, Studebacher márkájú kocsí vontatásával emelték fel 8-10 méteres magasságba, Habermann Károly oktató irányításával. Mindez már Algyőn történt Zögling (később Tücsök) géppel. Növendékek voltak: Győri Béla, Schenk Aladár, Kovács József, Kelemen István, Klement Antal, dr. Tóbiás Dénes és Keökenyesdy Pap János. A következő üzemnap éppen Nagypéntekre esett. Az előző alkalommal használt gépkocsi javításban volt, így a taxiállomásról bérelt a csoport egy Ford típusú kocsit, de az gyengének bizonyult. Az első, majdnem baleset egy termik-befúvás következménye volt, ami a Zöglinget váratlanul 20–30 méterre emelte. A növendéket meglepte a szokatlan magasság, az átesett gép erőteljesebben siklott rá a földre, mint annak a kilebegtetéskor kellett volna bekövetkeznie és mintegy 2 méter magasra fölpattant. A durva leszállást mind a növendék, mind a gép megúsza. A tüzetes átvizsgálás után elegendőnek bizonyult a merevítő huzalok újrafeszítése és folytatódhatott tovább a repülés. A következő évben (1937) egy Buick típusú gépkocsit szerzett be a klub, melyet már csőrlőberendezéssel is felszereltek.

Habermann Károly akadályoztatása miatt nem tudta levizsgáztatni az 'A' és 'B' vizsgárett növendékeket, így a klub a szolnoki Sneider Emil oktatót kérte fel erre a feladatra, aki teljesítette is a vállalt megbízatást. A 'B' vizsgafeladatát repülő Schenk Aladár növendék a tisztí lakások előtti fák egyikének koronáján landolt, szerencsére csak a gép farokrésze tört le. Személyi sé-

rülés nem történt A javítás végéig a repülés szünetelt. (Guelmino László belépésével – 1940. – ugrásszerű változás történt, aki az Aero Szövetség javaslatára jött Szegedre.)

*

Tárgyalások kezdődtek 1937 júliusában az idegenforgalmi szakemberek, a város vezetői és az érdekeltek, a repülők között arról, hogy évenként ismétlődően, a Szabadtéri Játékok idején rendezzenek Szegeden nagyszabású „Alföldi Repülőnapot”. A nagy tömegeket vonzó rendezvény szervezése remek ötletnek mutatkozott az idegenforgalom növelése szempontjából és a város vezetői is támogatták a megvalósítását, de a háborús készülődés ellenszele, a hátráltsága, a magas költség földre kényszerítették az életrevaló gondolatot.

A közelmúltban átadott Cserepes sori „légi turisztikai leszállóhelyről” DAeC Rally indult 1937. május 11-én. A versenyen részt vett az Aero Szövetség titkára, Zichy Nándor is „Jövendőnk”-re kereszttel gépével. Bisits Tibor a Gerle-13-al repült. A szegedieket Csontos (Csics) Ferenc főhadnagy és Eperjesi József százados képviselte WM-10 és WM-10A gépeikkel. A Klub főpilótája Kalina Károly vezetésével zajlott az egynapos túraverseny.



16. sz. kép

Szegedi repülőtér 1936. június, az első 'A' vizsga. Álló sor: Kelemen István, Papp János, Schneider Emil (oktató), ?, ?, Klement Antalné, Klement Antal, mögöttük Győri Béla. Első sor: Schlekt László, Nagy László (oktató), dr. Tóbiás Dénes (titkár)

A DAeC tisztújító közgyűlésén, október 12-én elnökké választották vitéz Imecs Györgyöt, Szeged város főispánját, ügyvezető elnökké dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanárt, tiszteletbeli elnöknek dr. Glattfelder Gyula megyéspüspököt, dr. Pálffy József polgármestert, dr. Berecz János egyetemi tanárt, dr. vitéz Shvoy Kálmán nyugalmazott altábornagyot, országgyűlési képviselőt, Kenese Valdemárt, a Légügyi Hivatal főnökét, dr. Boucz Béla főkapitány helyettest és vitéz Taby Árpád testőr őrnagyot. Még ezen a napon megváltoztatták a klub nevének írásmódját DAK-ra. A repülőtéren mintegy háromezer néző előtt felavatták a klub két új vitorlázógépét, a „Tiszát” és a „Szegedet”. Dr. Glattfelder Gyula püspök felszentelte a gépeket, majd Háberman Károly, az egyesület oktatója, mintegy száz méter magasból különböző „produkciókat” végzett az egyik repülőgéppel. Mindez az 1937. év végén történt.

Dr. Tóbiás Dénes egy 1937. november 25-én keltezett levélben értesítette az éppen külföldön tartózkodó Szent-Györgyi Albert professzort, hogy a DAK most már rendelkezik csörlőfelszereléssel és vizsgázott kezelővel, így a tavaszi repülést már „komolyabb” formában kezdik meg. Nem titkolt reményét fejezte ki, hogy a tavaszi repülés kezdetekor most már ott találja a Nobel-díjas professzort a pilótanövendékek között a feleségével együtt.

*

És létrejött a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA)

1938. június 18.

Az éppen 70. életévét betöltő államfő – ismervén a magyar katonai és sportrepülés siralmas állapotát – felhívást intézett a magyar társadalomhoz, hogy születésnapjára szánt ajándékkal támogassák, segítsék az általa létrehozott honvédelmi célú repülőalapot, amely elsősorban *„Az ifjúság repülőképzését kell, hogy szolgálja [...] A repülő kiképzést decentralizálva budapesti és vidéki repülőegyesületek végzik. Díjmentes kiképzést nyerne az alapból a honvédelmi átképzésre szóba jövő korosztályok éspedig 16 évtől vitorlázórepülésben, 18*

évtől motoros repülésben. [...] A kiképzettek gyakorlatban tartatnak. [...] A Magyar Aero Szövetség [...] irányítja a szervezést” – rendelkezik Horthy Miklós az általa létrehozott repülő alapítványról. „*Lovas nemzet voltunk, repülő nemzet leszünk*” – hangoztatta gyakorta a kormányzó. Nem rajta múltott, hogy merész előrelátása nem teljesült.

A bledi egyezmény 1938. augusztus 22-től – földre kényszerített, rejtett helyzetből – megnyitotta a technikai fejlesztés és a képzés útját. Az egyezmény elismerte hazánknek a többi nemzettel azonos jogát az önvédelemre.

Darányi Kálmán miniszterelnök már március 5-én, a választói előtt mondott beszédében bejelentette a haderőfejlesztés 5 éves „Győri-program”-ját. Erre a célra a parlament egymilliárd pengőt szavazott meg. Az ország gazdasága, költségvetése nem bírta el egy hosszabb ideig tartó háborús megterhelést, így elindította az inflációt is. A Huba-hadrend első 5 éves programját részben az anyagiak hiánya miatt, más vonatkozásban a hiányzó ipari háttérből következően nem lehetett teljesíteni.

*

A kora tavaszi időszakban, az ismeretterjesztés céljából és a sportrepülők szervezése okán előadásokat tartottak a DAK vezetői. Először 1938. március 8-án, a Mérnökegyületben Nagyiványi Fekete Dezső, a faipari iskola tanára beszélt a vitorlázórepülés jelenéről és jövőjéről. A téma iránt érdeklődő nagyszámú, főleg fiatal hallgatóságon túl, megtisztelte jelenlétével az előadót vitéz dr. Imecs György főispán, a DAK elnöke, Pintér Ferenc tábornok és még sokan mások is a városi méltóságok közül. Dr. Tóbiás Dénes ügyvéd, a klubvezetőség tagja, ismertette a DAK eddig elért vitorlázórepülő eredményeit.

Egy hónappal később, április 3-án Bánhidi Antal gépészmérnök, műegyetemi tanársegéd, repülőgéptervező „Dél-amerikai élményeim” címmel előadást tartott arról a 15 ezer kilométeres útról, amit Albrecht főherceg kíséretében tett meg a maga tervezte Gerle típusú repülőgépén. Az útról készült negyvenöt perces film nagy sikert aratott. (Egy Gerle-15 még 1946-ban az algyői hangárban volt, amit a következő évben az OMRE selejtező bizottsága elszállíttatott.) A belépődíjból befolyt összeget a Postás Sportegyesület repülő szakosztályának javára ajánlotta fel gépvásárlási

hozzájárulásul. A Klub nagy gondot fordított az anyagiak megszerzésén túl a repülési kultúra terjesztésére akkor is, ha a bevétel nem közvetlenül a DAK pénztárcáját dagasztja.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap, a lehetséges anyagi támogatásából – a Magyar Aero Szövetségen keresztül – Szegeden a DAK-ot bízta meg a repülősport helyi bázisának kialakítására, a repülés önálló alapokra helyezésére. Ezzel lehetőséget kapott az algyői repülőtér létrehozására korábban már megfogalmazott gondolat, s a megvalósulás szabad utat kapott. Még az év végén megindult a jogi, a tervezési munka, hogy 1939 tavaszán elindulhasson a repülőtér talajmunkálata és az építkezés. A főoktató ekkor dr. Walter Tibor volt.

Még a katonai bázison, de már a repülőalap keretei között elsőfokú repülő-előképzés kezdődött dr. Walter Tibor főoktató irányításával 1939. június 15. és augusztus 15. között. Oktattak: Tóth Mátyás, Makra Zsolt. Főszereplő Lőrincz István, a gépkocsivezető Chambre Pál volt. Növendékek voltak: Baranyi László, Baradlai Sándor, Bárány Gyula, Bogáti Pál, Frecska Zsigmond, Kiss András, Kipor Ferenc, Lugossy Mihály, Maryasovszky ?, Péter Imre, Pozsonyi István, Szelei Gyula, Szabó Miklós, Szeverényi Kálmán, Takács Péter, Taszáry Béla, Veress László, Wagner (Vajta) Emil. A tanfolyam teljes létszáma 18 fő volt. Elhelyezésük a móravárosi iskolában volt. Ébresztő hajnali négy órakor volt. Az első hat egyedül repülőt 100 felszállás után engedték el.

Pap János 'B' vizsgás segédoktatói jogosultságot szerzett és csörlőkezelésből is eredményesen vizsgázott 1939-ben. Még ennek az évnek az őszén Hármashatárhegyre küldte őt a klubja, a DAK, a lejtőrepülést megtanulni, egyben a 'C' vizsgát is megszerezni. Itt nyílt lehetősége arra, hogy ő készítette fel Edelsheim-Gyulai Ilona grófnőt, Horthy István későbbi feleségét az 'A' vizsgára.

Továbbra is oktatóhiány nehezítette a 'B' vizsgán túli teljesítmények elérését. Ezt az akadályt csak Guelminó László vitorlázórepülő-oktató 1940. évi belépésével lehetett csak megszüntetni. A fiatal, ambiciózus oktató a MAeSz javaslatára került Szegedre. Határozott közreműködésével már nemcsak csörlővel, hanem motoros vontatógéppel is rendelkezett a klub, ami a képzésben újabb lehetőséget nyitott.

Újabb pilótapiknik „légiraja” érkezett 1938. június 26-án Szegedre. Ötvenkét gépet jeleztek előre, de csak 24 jutott el a városig, közülük 13 angol. A résztvevők megtekintették az Aranyvonat fogadására rendezett ünnepséget

(a Szent Jobbor körbehordták az országban). A pikniken részt kívánt venni Horthy István is, de ismeretlen ok miatt elállt korábbi szándékától

„A szegedi repülés nyolcvan éve” c. írásában közli dr. Ványai László, hogy „1938-ban a város vendégszeretétét élvezi Ernest Hemingway világhírű író, aki útban Istambulba, egy napra megszakítva útját, saját sportrepülőgépével szállt le repülőterünkön.” (A Dugonics Társaság Évkönyve, 1993–1995. Megjelent 1996-ban.)

A HMNRA jóvoltából mindinkább rendeződtek a repülés tárgyi feltételei, a pilótaképzés személyi feltételei azonban nem a kívánt mértékben. A Légügyi Hivatal országos propagandát indított. A hirdetmény hazafias érzelmekre ható igyekezetével, a következő gondolatsorral indította a magyar nemzeti társadalomhoz intézett felhívását: „Most, amikor minden nemzet hazájának és érdekeinek megvédésére a végtelenségig fokozza légierjét, megvan a módja annak, hogy a magyar nemzet is felkészüljön minden eshetőség kivédésére a levegőben is. [...] A tettekre kész ifjúságnak nyitva áll az út a repülőképzés felé.”

Az országban mind több helyen szerveződtek iskolák motoros és vitorlázórepülőképzésére. Szegeden is megindult a katonai előképzés, bár még hivatalosan nem ennek nevezték. A felhívásra jelentkezőket Budapesten várták és a repülő kiképzés a hadseregen belül történt. Az 1940-ben indított tanfolyam növendékei voltak: Bánsághy Miklós, Benkő Pál, Bonczek József, Búvár István, Cserny Miklós, Dankó Pál, Gere Tibor, Juhász Béla, Karsai János, Lakos Géza, Molnár Zoltán, Nagy Gyula, Pákozdi Tibor, Szecsei Gábor, Szoó Lajos és Wilesits János.

Hargittay Andor városi tisztviselővel repülőbaleset történt. Vitorlázógépével, mintegy „nyolcvan méteren megbillent és függőleges irányban lezuhant” – írja a Délmagyarország 1938. augusztus 24-i száma, bár a baleset három nappal korábban történt. A „vitorlázógép légüres térbe került és elvesztette egyensúlyát” – tetézi tájékoztatlanságát a repülési dolgokban járatlannak bizonyult tudósító. Az eseményt nyilván a szenzáció oldaláról közelítette meg, mert iszonyú sérüléseket írt le, amelyekről hamarosan kiderült, hogy hamisak. Ez iskolapéldája a pongyola tájékoztatásnak. Hargittay Andor 20 napon belül gyógyuló könnyebb sérüléseket szenvedett. A gép javítható maradt. Mint kiderült a vizsgálat megállapította, hogy a gyakorlatlan pilóta csörlés közben túlhúzta a gépet, harminc méteren leakadt, majd sebességét veszítette, átesett dugóba pördült és a földnek ütközött.

Parancs szerint 1938. október 7-én valamennyi repülőalakulatnak bevethető állapotban kellett lennie, bár a bécsi döntés – a Felvidék visszaadásáról – csak november 2-i határozatával intézkedett. Katonai beavatkozásra csak november 5-én és 7-én került sor. A Felvidék felszabadításában a szegedi alakulat nem vett részt.

A „Huba I.” hadrend fejlesztés kapcsán 1938. október 1-én életbe lépett a honvédségi alakulatok, most már nyílt elnevezése. A polgári jelzéssel álcázott felderítő, vadász-, bombázó- és gyakorlógépek hadi jelzést kaptak, valamint megkezdődött az egyéni ismertetőjelek felfestése is.

A korábban Repülő Meteorológiai Kirendeltségnek álcázott 2. század is a továbbiakban az 5. közelfelderítő századként szerepelt, parancsnoka Bereczky Antal százados. Kilenc géppel rendelkeztek, így 5 db WM-21 Sólyom, 3 db gyakorló és 1 db műrepülő gép. A század Kecskeméten kapott Heinkel He-46-os gépeket. Az 1938-ban országosan szervezett hét közelfelderítő alakulatból (Repülő Fényképező Osztály) az új hadrendi besorolás szerint a szeged-kecskeméti 5. közelfelderítő század – a Táltos – nem a repülődandár alárendeltségébe volt utalva, hanem az V. hadtest közvetlen parancsnoksága alá. A fotószolgálat parancsnoka Budai Szilárd százados volt.

A szegedi katonai repülőtér parancsnoka Harsányi Richárd százados volt, a légvédelmi parancsnok feladatkörét Kréter István hadnagy látta el. A műszaki század parancsnoka Száva Péter főhadnagy volt.

Grotahilleből hazarepülve az utolsó előtti pihenőjét Szegeden tartotta a mátyásföldi 1/3. vadászszázadból Pettendi János, Erdős László, Tomor László és Szőnyi Márton, a későbbi partizán.

*

Az első nemzeti csillagtúra balatoni végcéljal 1938. szeptember 2-án indult Budapestről, onnan Kalocsán át Pécsre, majd vissza Kecskemétre és végül Szegedre vezetett az út. A szegedi start után Tapolca–Szombathely–Székesfehérvár útvonalon folytatódott a verseny és Balatonkilitin fejeződött be.

„A repülő kultúra terjesztése hazafias tett” – hirdette a Turul Szövetség jelmondata az október 21-én tartott nagygyűlés alkalmával. A napi téma is megmutatta – az enyhén szólva is Hitler barát szervezet – szimpátiáját a repülés ügye iránt. „A magyar aviatika problémái” címmel tartott előadását így

kezdte dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő: „Nem oktatni, nem politizálni jöttem ide, hanem verbuválni. [...] Minél több pilótát kell képezni.” Szeged egy esztendő alatt harminc motorosból tud pilótát nevelni, vitorlázóból talán még többet is.

Az új fegyvernem, az ejtőernyősök képzése is megkezdődött 1938-ban – közli cikkeiben Klárafalvi Aladár. Adatai szerint a leveleoktatás keretében már folyt földi előkészítő képzés, azonban az újonnan induló ejtőernyős tanfolyamokat a hadseregen belül, az alakulatok első évet letöltött ténylegesei közül toborozták, szigorúan önkéntes alapon.

Budainé Bognár Júlia–Kanyó Ferenc A második világháború szegedi hősei és áldozatai című könyvében adatként közli – ugyancsak forrás megjelölése nélkül – hogy 1939-ben a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap keretében meginduló repülő előképzéssel párhuzamosan megkezdődött a levele ejtőernyősök oktatása is.

Egyik forrás állítására sem találtunk igazoló adatot, dokumentumot, még közvetett utalást sem, igaz konkrét cáfolatra sem bukkantunk kutatásaink során.

A képzés megkezdésének lehetséges időpontjára az országos, központi adatok adhatnak támpontot. Az ejtőernyős leveleoktatók kiképzése 1941. június, július hónapban kezdődött és folyt, majd 25 fővel fejeződött be. Az anyagi feltételek költségvetési biztosítása a szükséges felszerelések előteremtése csak 1942-ben teljesült. A gyakorló ugrótorony avatására 1943 tavaszán került sor a fővárosban, Rákosmezőn. A levele ejtőernyősök kiképzése ilyen formán csak 1942–1944 között folyhatott az országban. A hadseregen belüli válogatás és a pápai ejtőernyős egység létrehozása is – hosszas vezérkari agyalgósokodás után – 1939 közepén történt meg.

A szegedi repülőmodellezés most már a repülőalap segítségével, de a klub keretei között folytatta működését a Klauzál Gábor Gimnázium alagsorában 1942. tavasztól – ahol jelentős segítséget kapott az iskola igazgatójától, Galle Istvántól, – ugyancsak Keökényesdy Pap János és Kovács József szakmai irányításával. Korábban saját asztalosműhelyben, majd 1941.-től a Tunyogi Gimnáziumban működött.

*

A harmincas évek végén a repülőállományban 20%-os veszteség volt. 1938 végén 191 repülőgép állt rendelkezésre egy esetleges háborúra. Az oktató gépekben is aggasztó hiány mutatkozott, ugyanakkor a kiképzésre várók száma megnövekedett, a hadvezetés pedig a pilótanevelés gyorsítását követelte. Az egymásnak szorosan ellentmondó követelményekből következően állította Hány ezredes, hogy „Az elkövetkezendő két évben [...] teljes értékű repülőgép-vezető utánpótlással nem szabad számolni!” A kiképzés gyorsított üteme is a balesetek növekedését fogja eredményezni. Sajnos bölcs előrelátása beigazolódott.

*

A Délvidéki Aero Klub 1939. március 6-án, délután 6 órakor tartotta választmányi ülését a Hungária különtermében. A választmány meghallgatta a vezetők tájékoztatását. Úgy döntött, hogy személyi ügyekben egy későbbi időpontban hívja össze a DAK közgyűlését. (Az elnapolás nyilvánvaló oka az, hogy vitéz dr. Imecs Györgyöt, a klub elnökét dr. Tukats Sándor váltja a főispáni székben. Az installáció után kerülhet csak sor a klubelnöki változás bejelentésére.)

Március végén gyors ütemben kezdődött a HMNRA keretében az algyői sportrepülőter építése annak ellenére, hogy az csak 1942 augusztusában került telekkönyvileg a klub birtokába. Igazolásul lássuk az eredeti (rész) telekkönyvi betét hiteles másolatát:

Telekkönyvi betét

| Ssz. 3343 | A) Birtoklap | Algyő | |
|-----------------|-------------------|-------|-------------|
| Helyrajzi szám: | A birtokrész: | hold, | négyszögöl: |
| 1./ 2038/1 | Kis itató dűlőben | 1 | 300 |

| | | |
|----------|-------------------|---------|
| 3343 sz. | B.) Tulajdoni lap | Algyő |
| ssz. | | Jegyzet |
| | | L. B. 2 |

1./ Érkezett 1942. augusztus 13-án 19460 sz. alatt.

Becsérték: 2000 P

Az 1941. október 10-én kelt ajándékozási szerződés és vázrajz alapján a tulajdonjog az 1903 sz. betétből ide A+1 alá jegyzett ingatlanra a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap javára bekebelezetetik, (Horthy-tól idáig áthúzva), s hogy Országos Magyar Repülő Egyesület/kiig. 20232/1949. határozattal.

2./ Amennyiben az ingatlan az ajándékozási szerződésben meghatározott céljából elvonatnék, annak tulajdonjoga az ajándékozó Algyő község javára visszaszáll, feljegyeztessék.

*

„Fontos feladatok várnak a magyar repülés terén Szegedre, a nemzeti újjáéledés városára” – mondta dr. Tóbiás Dénes, a DAK főtitkára. A hatóságok munkáján kívül nélkülözhetetlen szükség van a magyar hazafias társadalom támogatására is, hangsúlyozta a klub 1938. áprilisi vezetőségi megbeszélésén.

Bejelentette, hogy a HMNRA 200 ezer pengőt juttat gépekben, pilóta mentőejtőernyőben, hangárban, készpénzbenben, stb. a szegedi klubnak az algyői repülés megalapozásához, a megkezdett építkezés befejezéséhez. A főtitkár közölte, hogy megválnak tisztségétől és április végére tisztújító közgyűlést hív egybe.

A közgyűlést április 29-ére szervezték. Arról van csak tudomásunk, hogy annak tárgysorozata az elnöki beszámolót, a számvizsgáló bizottság jelentését, az éves költségvetés megvitatását tartalmazta, majd végső akkordként az új tisztikar megválasztása következett. Az eddigi és az ezt követő időszakban tapasztaltaktól eltérően a sajtót nem hívták meg.

A személyi változásról nem küldtek jegyzőkönyvi kivonatot a főispánnak, pedig ez már nem udvariassági gesztus lett volna. A későbbi hírekből tudjuk, hogy dr. Tukats Sándor főispán lett a DAK új elnöke – mint ahogyan az várható is volt.

A vezetőtestületben jelentkező, az élet rendje szerint teljesen természetes váltások ellenére is zavartalanul folyt a képzés. A Budaörsön, 1939. június 9-én befejeződött motoros repülőoktatói vizsgán – melyet a HMNRA szervezett – a sikeresen végzett 27 hallgató között ott találjuk az algyőiek közül Tóth Mátyást és dr. Walter Tibort is.

Még egy teljes hónap sem telt el és július 1-én az országosan több helyszínen közül Szeged-Algyőn is megkezdődött a motoros sportrepülő-tanfolyam és megalakult a HMNRA kiképző kerete.

Szentesen, az országban először, Márton László terve alapján felépült, feszített-vasbeton héjszerkezetű hangár mintájára megkezdődött Algyőn is az újabb géptároló építése. A község 8000 pengő segítséget nyújtott a „repülő bázis” építésére, melyet dr. Walter Tibor az egyik elragadtatott pillanatában Európa egyik legnagyobb (?) és legmodernebb sportrepülőterének minősített. A munkálatokkal egyidőben folyt a kiképzés is.

Július 1-ét követően táborok szerveződtek a motoros repülőknél – a honvédelmi érdek is azt kívánja, hogy minél több fiatal tudjon repülőgépet vezetni, hiszen az alapszinten képzettek könnyebben megtaníthatók bonyolultabb repülőfeladatok végrehajtására. A szegedi kiképző keretben a főpilóta dr. Walter Tibor volt, segédoktató: Makra Zsolt, oktató: Tóth Mátyás, főszereelő: Lőrincz István, segédszerelő: Chambre Pál. A délvidéki repülőkeret növendégeit – ekkor még – a móravárosi iskolában szállásolták el. A képzés három db Bücker Bü-131 Jungmann géppel történt.

Július 5-én a HMNRA és a Magyar Aero Szövetség felhívásával meghirdetett haderőn kívüli képzéssel, száznegyven fiatal részére engedélyezték a díjmentes tanfolyamot. Ezt a létszámot az 1200 fő jelentkező közül válogatták ki. Ebből a keretből az algyői kiképző táborba mintegy húsz fiatal vonult be. A három hónapos kiképzést követően, október 15-én, Győrben mindannyian sikeres pilóta vizsgát tettek, ami a képzés színvonalát és a válogatás sikerét mutatja. A tanfolyam ideje alatt baleset nem történt.

A repülés népszerűsítésének egyik leghatásosabb eszköze a repülőnap. Július 9-én Orosházán nagyszabású repülőbemutatót szervezett az MSE (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület), melyen a környező városok repülői és pilóta palántái is részt vettek. Így kerültek az orosházi „légi parádéra” a DAK képviselői és a szentesi cserkész repülők is. A légierő bemutató repülésén a szegedi alakulat is részt vett. A legkiválóbbak közül is Pettendy János (MSE), Vadas László, Kovács Sándor és Majoros János tartott műrepülő bemutatót.

Az algyői avatás 1939 októberében volt, bár a repülőtér épületei még csak az elemi készség állapotában voltak. A végleges birtokba vétel, a kiképző keret kiköltözése – a katonai repülőterről – 1940. június végén történt meg. Ekkor alakult meg – a DAK-tól függetlenül – a HMNRA vitorlázó repülő csoportja is. A DAK géppálmánya 2 db Zögling és 2 db Tücsök volt. Az Alap 2 db Tücsökkel, 2 db Vöcsökkel és egy db Pilissel rendelkezett. Okta-

tója Guelminó László, segédoktatója Döme Béla, hangármestere Kovács József szegedi asztalos volt. Az algyői repülőtér gondnoki feladatát – az ottani szolgálati lakásban elhelyezve – Tajti István látta el. A felesége a növendékek napi ételmezéséről gondoskodott.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalapnak egyik nagy anyagi támogatója és segítője volt a Magyar Posta, de a gyökerek messzebbre nyúlnak vissza. Emlékezzünk, hogy már 1920–1921-ben rendszeres légiposta-járat volt Szeged és Budapest között. 1925-ben rendezték az első szegedi Országos Bélyegkiállítást, amely kapcsolatos volt egy alkalmi Budapest–Szeged–Budapest légiposta-járáttal. Tízezernél több küldeményt szállítottak ekkor ezek a járatok. 1939. augusztus 15-én ismét nagyszabású repülőnapot rendeztek a szegediek, amelyen ideiglenes postahivatal működött alkalmi bélyegzővel és ezen a jeles napon ismét volt légiposta-járat Szeged és a főváros között.

Figyelemre méltó volt a DAK-nak az utánpótlás nevelése, a repülési kultúra terjesztése érdekében tett propagandája. Kiemelten foglalkoztak az iskolákkal, az iskolás korosztállyal. Aero-köröket szerveztek, ahol elsősorban a modellezésen keresztül akarták megragadni a repülés iránt megnyíló gyermeki fantáziát.

Az első versenyt dr. Walter Tibor főoktató, a Magyar Szárnyak szegedi tudósítója hirdette meg a lap nevében 1939. december 6-ra. A verseny elbírálása a nemzetközi szabályoknak megfelelően történt, vagyis azt mérték, milyen magasra emelkedett és meddig maradt a levegőben az adott repülőmodell. Két nappal később már Hódmezővásárhelyen mutatták be gépeiket ünnepélyes külsőségek között.

„Szerdán repülőgépek jelentek meg Szeged fölött, remek köröket írtak le a város fölött és a szép mutatóványok csodálatra ragadták az embereket” – írja a Délmagyarország munkatársa a lap 1939. november 30-i számában. Mindez beharangozója volt az első magyar repülő filmnek, melyet december 1-én, ünnepélyes külsőségek között a szegedi Széchenyi Moziban vetítettek. A film Békeffy István alkotása, zenéjét Fényes Szabolcs szerezte, rendezője Csepreghy Jenő. A film címe: Szárnyas dandár. A parádés szereposztásból ki kell emelnünk Rajnay Gábor, Lukács Margit, Mihályfy Béla, Gregus Zoltán alakítását és még sok másét is a kor színészi nagyságai közül, akik ugyancsak kiválóságai voltak az új filmnek. Az alkotás a filmesek és a HMNRA közös munkája, az „alap” célkitűzéseinek segítése érdekében.

A film bemutatóját egy időpontban tartották Szegeden és Budapesten. Az első, a díszelőadás teljes bevételét az algyői repülőtér felépítésére ajánlotta fel a mozi tulajdonosa.

Fotóvádaszatot hirdetett a DAK nevében dr. Walter Tibor főoktató. A repülő film bemutatójának napján, a város fölött műrepülő gépekről lehetett főlvételeket készíteni. A legjobb fotók alkotóit a Magyar Szárnyak című folyóirat előfizetésével díjazták. Az arra érdemes fotókat a lap közölni fogja – hirdette a pályázatot kiíró szegedi főoktató.

A városban példás összefogás indult meg az algyői repülőtér építési költségeinek enyhítése érdekében, e célból december hónapban teadélután rendeztek a Tunyogi Gimnáziumban. A Hotel Hungária éttermében 16-tól „ötörai repülőteát” szolgálnak fel mindaddig, amíg igény van rá és az ebből származó bevétel jelentékeny részét átutalják a HMNRA-ra „algyői repülőtér” célmegjelöléssel.

Nem volt mindennapos, de előfordult olyan eset is, amikor ismeretlen adományozó 350 pengőt utalt a repülőtér számlájára.

A DAK-választmány évzáró ülésén a szegedi klub algyői sportrepülésének további sorsát tárgyalták meg. A klub sportbizottság elnöki tisztére dr. Walter Tibor főoktatót kérték fel, aki a megtisztelő bizalmat elfogadta. (Az évtized végére hazánkban is stratégiai fontosságúvá lett a sportmunka. A katonai erejének, szívósságának alapfeltétele az edzettség.)

Az egyik fő napirendi pontként megtárgyalták az algyői repülőtér 1940. évi építési ütemtervét. A korábbi évekhez hasonlóan most is komoly súllyal esett latba a repülés gazdasági feltételeinek biztosítása, a gördülékeny menet megteremtése, amihez nagyon fontos a jó határfokú, intenzív propagandamunka.

A választmány elrendelte: a vezetőség tegye közhírré, hogy a szegedi repülőügyek intézője az Idegenforgalmi Hivatalban kapott helyet és minden munkanapon 17 és 19 óra között fogadja az érdeklődőket, tagokat stb.

A Posta – mint erre már utaltunk – anyagilag is segítette a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalapot. A Kereskedelmi és Közlekedési miniszter 119.070–1939. IV. 3. sz. rendeletével intézkedett, a HMNRA támogatása érdekében, a 100 %-os felárú bélyegek forgalomba bocsátásával. Egy sorozat eladási ára 72 fillér. Ezekből 400 ezer sorozat készült és került kiadásra. Bélyegek 1940. január 1-től december 31-ig korlátlanul felhasználhatók bérmentesítésre a bárhová irányuló postai forgalomban. Szegeden minden bélyegárúsító helyen beszerezhetők a sorozatok vagy darabonként is megvásárolhatók. Az év végi elszámolásnál mutatkozott meg, hogy Szeged dobogós helyet vívott ki magának az emelt árú bélyegek forgalmazásában.

Háború már a kapuk előtt

1940-től

Ettől az évtől a szegedi repülőtéren már csak katonai repülés folyt. A közelfelderítő századnál feszített ütemű volt a képzés. WM-21 Súlyom és Caproni Ca-135-ös bombázókon oktatták a növendékeket. A bombázók az átmeneti hadrendben (Huba I.), a közelfelderítőknél kerültek elhelyezésre. Februárban Kecskeméten felállították a 2. lovasdandár „kis” közelfelderítő századát. Ide került áthelyezésre a szegedi 5. kf. század. A két egység összevonásából alakult meg a 3/2., melynek jelentékeny hányada (60 %) a szegedi egységből került ki.

A parancsnok Trón Zoltán százados volt. Ezt már Erdély és a Délvidék visszafoglalásának előkészítéseként értékelhetjük. (Csapó Béla, a szegedi kf. század zászlósának feljegyzése szerint a kecskeméti áttelepülés közvetlenül a délvidéki hadjárat megindítása előtt két héttel történt meg.)

*

Égből kapott vendég érkezett: Taricska Ferenc, a MÁV Testvériség Klub M-22 „Vércse” típusú vitorlázógépén, Budaörsről, mintegy 160 km megtételével érkezett Szegedre. Délután négy órakor landolt a két óra húsz perces repülőút után. A pilóta elmondta, hogy csörléssel kétszáz méterről indult és Kecskemét érintésével érkezett a város katonai repülőtérére. Útközben 1400 méter legnagyobb magasságot ért el. A naptár ekkor április 14-ét, vasárnapot mutatott.

Április 21-re a helyi lapokban és az utcai plakátokon fölhívást tett közzé a DAK a motornélküli képzés népszerűsítésére, és a tagtoborzás érdekében. Jelentkezni előjegyzés céljából Badár Gábor okleveles gépészmérnök-tanárnál, a DAK akkori főtitkáránál lehetett, Szeged Felsőipariskola, Kálvária tér 5/b szám alatt. Akiknek van repülő-előképzésük – hirdetik a felhívásban – azok elsőbbséget élveznek a fölvételnél.

Ugyanezen a napon, délelőtt fél kilenctől tizen négy óráig, a Városháza előtti placcon repülőgépeket állít ki a DAK, ahol a repülőképzéssel kapcsolatos kérdéseikre minden választ megkapnak az érdeklődők.

Május 12-én megkezdődött Némedy József budapesti testnevelő tanár, oktató segítségével a vitorlázó repülő növendékek gyakorlati képzése. Az ünnepélyes aktuson megjelent a DAK-tól Jung Péter társelnök, Győri Béla ügyvezető elnök és Badár Gábor főtitkár. A kiképzési napok csütörtökön, pénteken és vasárnap, az új, épülő algyői repülőtéren voltak.

A hódmezővásárhelyi cserkészek és sportrepülők június elsején és másodikon (szombat, vasárnap) kétnapos együttes ünnepséget rendeztek a népkerti lóversenytéren. Motoros repülő bemutató, sétarepülés, ejtőernyős ugrás, modellbemutató várta az érdeklődő nagyérdemű közönséget. A bemutaton részt vesznek a műegyetemi sportrepülők mellett a szegedi és az algyői repülők, valamint a szentesi cserkészrepülők is. Minden egység a felkészültségének megfelelő produkciókkal „kápráztatta” el a mintegy tízezer érdeklődőt. A szegedi Tury Ferenc „Ikarus” nevű repülőmodell gépével 8 perc 25 másodperces idővel országos rekordot állított fel. A DAK modellezőinek csapatát Győri Béla ügyvezető elnök és Hargitay Andor gazda vezette. A csapat tagjai voltak Tury Ferenc, Gyulay János, Péter István, Mészáros Ferenc és Szegedi István.

Ez a nyár a szegedi modellezők önmagukra találásának időszaka volt. Bemutatók, versenyek sokaságán vettek részt ígéretes eredményeikkel. Június 23-án a Magyar Aero Szövetség megrendezte a XVIII. országos modellversenyt, melyre a DAK felkérésére dr. Walter Tibor főoktató válogató modellversenyt rendezett a szegedi repülőtéren. Az országos megméretetésen rendkívül rossz idő volt, így a közel harminc résztvevő csapat közül egyik sem volt képes megmutatni ‘oroszlán-körmeit’.

Algyőn újabb Búcker-iskola szerveződött a HMNRA keretében, melyre a toborzást még az év januárjában meghirdették. A képzés célja az I. fokú repülőgép-vezetői vizsgáig tartó repísmertet elsajátíttatása volt. Az iskola parancsnoka Takáts Zoltán, az oktatók Nagypál Gyula, Tóth Mátyás, Paulisz Béla voltak. A műszakiak között ismét ott találjuk Lőrincz Istvánt, mint a szerelők vezetőjét, segítői Durszt Jakab, Kakuszi József és Sajtos Mihály voltak.

Korábban azt mondhattuk (a korabeli értékelésekre utalva), hogy a repülőmodellezés jó éve az 1940-es esztendő, ami utólag vizsgálva is helyes megállapítás volt, de ugyanezt kell elmondani a vitorlázó repülőkről is. A látványos fellendülés évében voltak. Talán ez ragadta magával azokat, akik írnák és hirdetik, hogy itt és ekkor tette le 'A', 'B' és 'C' vizsgáját Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas tudós.

Kivonat a **Magyar Szárnyak** 1940. évi 10. számának 29. oldalán közölt a **Magyar Aero Szövetség közleményei** c. rovatból:

Tudományegyetem Sportrepülő Egyesület:

'A' vizsgát tettek: [...] dr. Szent-Györgyi Albert (VIII. 9.),

'B' vizsgát tettek: [...] dr. Szent-Györgyi Albert (VIII.9.),

'C' vizsgát tettek: [...] dr. Szent-Györgyi Albert 9 perc 30 másodperces idővel 1940. VIII. 14-én a Hármas Határhegyen. Oktatója: Filep István...

Hiszem, hogy ez a kiemelés a legmakacsabb lokálpatriótát is meggyőzi arról, hogy a fenti tényekkel ellentétes minden egyéb kinyilatkoztatás a szegedi szívnek nem lehet más, mint hízog álom. (A korabeli országos lapok is a hármashatárhegyi repülőtéren készítették riportjukat a világhírű tudóssal.)

A krónikások szerint a repülővizsgán, amint kiszállt a gépből a professzor, megjegyezte az odaseregglő riportereknek a tőle megszokott lakonikus tömörséggel „Nos, ha már van A-, B-, meg C vitamin, akkor már csak megszerzem melléjük az 'A', a 'B' és a 'C' vizsgát is.”

Szent-Györgyi professzor a repülővizsgát megelőzően is bekapcsolódott a DAK-on keresztül az algyői sportrepülésbe társadalmi tevékenységével és aktív közreműködésével segítette az ott folyó munkát. Már 1937 novemberében – nyilvánvalóan a professzor érdeklődésére utalva – levélben rájékoztatta dr. Tóbiás Dénes ügyvéd, a DAK titkára a külföldön lévő tudóst „...hogy a csörlő felszerelésünk és kezelőnk átment a hivatalos vizsgán és így most már ebben a komolyabb formában folyik a vitorlázó repülő kiképzés nálunk.”

Repülni akartak a Csanád megyei fiatalok is. A szegedi klub segítségét kérték a makóiak repülő előkészítő oktatáshoz. A tanfolyam főoktatója, a kerületi vezető dr. Walter Tibor volt. Makónak nem lett repülőtere. Az elméleti előkészítés után megmaradt hallgatók a DAK kötelékében és Algyőn kapcsolódtak be a gyakorlati repülésbe.

Az önzetlen segítő szándéknak egy újabb csillaga gyült ki. A HMNRA javára, szeptember 1-jén operett-estet rendezett az alsóvárosi római katolikus legényegylet műkedvelő gárdája a városi színházban. A teljes bevételt az algyői repülőtér építése javára ajánlották fel.

A DAK modellezői ismét hallattak magukról jeles eredményeikkel. Az október 23-án Rákos mezőn tartott országos modellversenyen 30 szegedi vett részt. Ötven géppel, a repülőalap gépkocsiján jutottak a verseny színhelyére dr. Walter Tibor segítségével, nem hiába. A szegedi fiúk csapatdíjat és négy egyéni helyezést értek el. Péter István 2. és 3. helyet, Kovács József

egy 4., Mészáros Ferenc 6., Náray Ferenc pedig a 7. díjat nyerte el.

Péter István a Kovács József tervezte „Olimpia” és a Pap János tervei alapján épített „Karvaly” fantázianevű repülőmodellel érte el az előzőekben felsorolt helyezéseket. Náray ugyancsak az „Olimpiával” jeleskedett, míg Kovács József szintén az „Olimpiával” és „Sas” modelljével érte el az országos mezőnyben előkelőnek tekinthető negyedik helyezését.

A szegedi „bigyósok” (ez a modellezők kedvenc becézése már az idézett korszakban is) sikeréhez döntő mértékben hozzájárult a Pap-Kovács-féle csörlőrendszer.

A kísérletezés a fiatalabb nemzedék tagjaitól sem volt idegen. Mészáros Ferenc egy saját tervezésű, oldalkormányval irányítható modell megalkotásán dolgozik.

A modellezőknek még nem volt hivatalos helyiségük, így 1939 őszétől Kovács József és Pap János Makkoserdő sori asztalos műhelyében építették repülőmodelljeiket. (Kovács József az algyői repülőtéren volt nyugdíjazásáig hangármester. 1999. januárban halt meg. Keökenyesdy Pap János bírósági tisztviselő volt (1931 szeptemberében Farkashegyen 'C' vizsgát tett), majd Csongrád megye modellezőinek vezetője, a megyei központi műhely szervezője, szellemi atyja és első vizsgázott csörlőkezelője – amit már korábban közöltünk.)

Újabb személyi változás következett be a klub vezetésében. Az Aero Klub főtitkárát, Fekete Dezső mérnök-tanárt, szegedi vitorlázó repülőgép építőt, a miniszter azonnali hatállyal kinevezte Máramarosszigetre az ottani faipari szakiskola igazgatójának.

Dr. Walter Tibor főoktatót, tartalékos főhadnagyot 1940 végén felmentették a HMNRA algyői keretének kiképzői tisztségéből és katonai szolgálatra hívták be. (1941-ben repülő futárszolgálatot teljesített a keleti fronton, ahol ismeretlen körülmények között, a magyar csapatok ellenőrizte terület fölött, a Pripjaty-mocsár térségében tűnt el. Más források a brianszki erdő fölötti eltűnést említik. A fronton elterjedt hírek szerint a partizánok fogták el, borzalmas csonkításáról adtak számot később megtalálói. A nyilvántartás az eltűntek között tartja számon.)

*

A háborús viszonyok, a repülőegységek korszerűbb irányítását követelték meg. Már 1934 júliusában megkérte a repülőtéri földi rádióállomás és rádió-iránymérő telepítési engedélyét a m. kir. honvéd légierők parancsnoka, de a hatósági hozzájárulást csak 1940. április 6-án kapta meg (?). A repülőtéri tiszt szállítás építési engedélyét egyidőben igényelték a „gonioéval”, de az már 1935-ben készen állt a bajai út északi oldalán. (Most ez az épület a város egyik hajléktalan szállása.)

Horthy Miklós 1940 májusában, legendás fehér lován bevonult Kolozsvár-ra, ezzel jelképezve, hogy „birtokba vette” a Székelyföld nyugati és déli területeit. A katonai felvonulást az ország déli helyőrségeiben részleges mozgósítás, az alakulatoknál pedig teljes harckészültség előzte meg. A készenlét némi zökkenőkkel volt teljesíthető. A szegedi 1/II. vadászosztály csupán azért tudta teljesíteni a bevetési parancsot, mert a kecskeméti 2/II. vadászosztály fele üzemanyag javadalmazását átengedte. Ez egyenlő volt másfél gép tankolásával.

A légierő parancsnoksága július 5-vel adott parancsot a kitelepült egységek béke helyőrségeikbe történő visszatelepülésére.

Augusztus 23-án máris sor került a Heinkelek első riasztására, amikor is a második bécsi döntés előkészítéséhez kellett katonai nyomatékot adni. A közelfelderítő (kf.) századokat hadi repülőterekre telepítették ki. (II. bécsi döntés: 1940. augusztus 30.) A magyar felvonulás meghozta a várt eredményt. A szegedi kf. század is hazatelepülhetett Nádudvarról Szegedre.

Augusztus 31-én parancs érkezett a háterszági alakulatokhoz a tartalékosok leszerelésére. Szegeden a román és a jugoszláv határ közelsége miatt rejtve, a szabadban kellett tartani a harceszközöket, magától értetődően a repülőgépeket is.

A m. kir. légierő parancsnoka vitéz Hány László vezérőrnagy 1940. december 24-én lemondott, mert a Huba-hadrendben előirányzott repülés-fejlesztéshez nem kapták meg a tervezett szükségletet. A rendelkezésre álló költségvetési összegből a kormány által támasztott követelményeknek nem lehetett megfelelő szinten eleget tenni.

Kenese Valdemár altábornagy vette át a parancsnoki megbízatást. Első intézkedésével repülési tilalmat rendelt el 1941 tavaszáig, takarékosági és szervezési szempontból, bár már világossá vált, hogy a Trianonnal elszakított területek visszaszerzésére felkészített hadsereg nem képes nagyobb és hosszabbtávú feladatokkal megbirkózni. (1941-ben csak úgy volt képes teljesíteni a légierő parancsnokság és a főcsoport főnökség a képzést és az üttőképességet, hogy némi képp módosították a hadrendet, bár a németek állandóan követeltek, zsarol-

tak, pedig ők nem teljesítették a vállalásuk szerinti szállítási ütemet. A németek támogatta revízióért – mint azt ma már tudjuk – nagy árat kellett hazánknak, népünknek fizetnie.) Kenese altábornagy két repülő dandár helyett a létrehozott eggyel is megvalósíthatónak látta a kitűzött hadi feladatokat.

Az I. repülődandár felállítási székhelye Kecskemét volt Bánfalvy István vezérkari ezredes parancsnoksága alatt. Vezetése alá tartozott a szegedi 5. kf. század, az 1/3 és a 4., valamint a kecskeméti 2/3. és 4. vadász század is.

Április 3-án felhívást közöltek a város lakosságával a lakóházak légoltalmának szabályozása ügyében kiadott 81.800/1940. évi H. M. rendelet értelmében azért, hogy az elsötétítéshez szükséges eszközöket, anyagokat azonnal helyezze készenléti állapotba a lakosság. Ötödikén elsötétítési próbanap volt.

1941. április 4-én, a balkáni front megnyitása előtt megérkezett Szegedre 48 db Messerschmitt Bf-110 D3 és F, kétmotoros vadászgép a német II/ZG-76 romboló osztály állományából, néhány felderítő és ellátó-repülőgép kíséretével. Belgrád bombázásához a rombolók gyakorta innen szálltak fel. Ekkor mi még nem álltunk hadiállapotban Jugoszláviával.

Április 6-án hajnalban indult meg a német hadigépezet Jugoszlávia ellen. A szárazföldi alakulatok Pécs térségében lépték át a határt, a repülőgépek Szeged repülőtéréről indultak.

Újabb mozgósításra április 4-én, a Jugoszlávia ellen indítandó offenzíva miatt került sor. A közelfelderítő századok közül mindössze kettőt érintett, közöttük a Kecskeméten állomásozó szegedi századot is.

A Jugoszláv Királyi Légierő 8. bombázó ezredéhez tartozó Bristol Blenheim gépek támadtak 1941. április 7-én magyarországi célokat, így vasúti szerelvényeket, Pécs és Szeged légterét, német menetoszlopokat stb. Ezen a napon Szegedet hat légítámadás érte. Az első 11 óra 11 perckor szenvedte el a város. Hat Bristol Blenheim a Tisza medre felett, a Boszorkány-sziget fájának védelmében csapott rá a teher- és a személy-pályaudvarra. Két, illetve hat bombatalálat érte a kiválasztott célokat. Az okozott kár nem volt jelentős.

A második hullám 12 óra 45 perckor 9 géppel támadott. Kilenc bombát dobtak a rendező-pályaudvarra, majd a repülőtérre támadták. Az ott meleg motorral álló Bf-110 német gépek azonnal felszálltak és üldözőbe vették a támadókat. Négy bombázót a városon kívül lelőttek. Egy pilóta az életét vesztette. Két további gépet súlyosan megsebesítettek, de ezeknek sikerült saját területre menekülni és ott kényszerleszállást végrehajtani.

A városra összesen 12 bomba hullott, amelyből 3 nem robbant fel, ebből az egyik az állomásfőnök hálósobájában, a mennyezetet átfúrva, a szelvényen állt meg.

Az okozott kár ebben az esetben sem volt jelentős. Szerencsére emberáldozatot nem követelt, viszont sajnálatosan hat sebesültje volt a támadásnak.

A harmadik támadás 12 óra 48 perckor érte a várost.

A negyedik támadással is a repülőtéren állomásozó német alakulatot támadták. Mielőtt a céljukat elérték volna, a Bf-110-esek védelmi erejétől megtorpanva visszafordultak. Az ötödik és hatodik alkalommal csak fedélzeti fegyvereikből tüzeltek. Ekkor már csak két gép csaphatott le a célra. A Tisza-híd védelmét ellátó magyar légvédelmi tüzérek semmisítették meg a támadókat. A két jugoszláv pilóta, a 215. és a 216. század parancsnoka életét veszítette. Az egyik bomba a Boldogasszony sugárúton a járda és a villamossín között 3 méter átmérőjű gödröt vájt. A Galamb utca sarkán két bomba is robbant. A Liliom utca, a vasúti töltésoldal és az állomás szenvedett el sérülést.

Két napja tartott a légoltalmi készültség. A riadót jelző szirénák mégis a támadással, az első bombák robbanásával egy időben szólaltak meg.

Április 9-én, délelőtt 10 órakor kísérték utolsó útjára a hétfőn, légiharcban lelőtt szerb pilótákat. Életét veszítette Jovisity Wladimir I. osztályú százados, Jovanovits R. Milko hadnagy és Taskovits R. Marko őrmester. A Belvárosi temető katonai sírkertjében lettek örök nyugalomra. Az agnoszkálás során nem tudták a vallásukat megállapítani, így a katolikus egyház részéről Csepella Andor katonai lelkész, a szerb egyháztól görögkeleti szertartás szerint Gruncsity Milan plébános végezte a gyászszertartást. A kormány gyevenezer pengő kártalanítást biztosított a helyreállításhoz.

A magyar légierő felkészülése is befejezéséhez közeledett. A hadműveletek megkezdése előtt három nappal, 1941. április 8-án a szegedi repülőtérré települt a 3 gépből álló Fiat Cr-32-es vadászraj és Heinkel He-170-esekkel a távolfelderítők. Székesfehérvárról a „Lucifer” század HD-42-es gépekkel, Mátyásföldről az az 1/3-as „Kör Ász” Fiat Cr-42-esekkel és a bombázó század Caproni Ca-135-ösökkel. A század Szegeden vette fel a „Boszorkány” nevet.

Ezzel egyidejűleg a MALERT állományában lévő 2 db Ju-52-es átirányítása is megtörtént Szegedre. A szállítógépek átrepülése ugyancsak április 8-án történt meg.

Április 10-én, csütörtöks délután 16 perces riadó volt a városban, de a jugoszláv gépek nem érhatték el a sűrűn lakott részt, mert a magyar légvédelem megghiúsította a támadók szándékát.

Nagypénteken és nagyszombaton is volt még légiriadó a városban, de azt az ellenséges gépek újból nem érhatték el. „Magyar jelzésbe bújrt” ellenséges gé-

pek 9 bombát dobtak le a Fehér tó környékén – közli a légoltalom jelentése.

Április 11-én indult meg a jugoszláv királyság ellen – a Trianonnal elcsatolt terület visszafoglalásáért – a magyar haderő és bevonult Bácskába. A szegedi közelfelderítő század kecskeméti felszállással vett részt a Délvidékért folyó harcokban. Ott és akkor estek át a tűzkeresztségen.

A Bácska visszafoglalásáért vívott harcokba bekapcsolódott pápai ejtőernyős zászlóalj parancsnoki gépe a veszprémi felszállás alkalmával megsemmisült. A késve induló két gép nem a kijelölt célba ugratta az ejtőernyősöket. A 2. századot már gépkocsin szállították Szegedre és onnan a gyalogsággal együtt indulva vettek részt a harcokban április 13-tól.

Április 16-án, a Bácskában végrehajtott hadműveletnél, a gyorshadtest folyami átkelését a Szegedről felszálló 2/4 vadászszázad segítette. Négy bevetésen vettek részt, majd az utoljára, 17 óra 30 perckor felszálló raj már Kecskemét repülőterén landolt.

Magyarország 1941. június 26-án belépett a Szovjetunió elleni háborúba. A szegedi felderítő századot július elején az Ukrán frontra vezényelték, de már kecskeméti egységként. Részt vettek a Don-kanyar ütközetének előkészítésében, harctámogatást biztosítottak a Tim, az Oszkol folyóknál és az urivi kanyarban, s a nevezetes doni hídfőnél is nyújtottak légi támogatást. A hadvezetés 1942 júliusától a német VIII. repülő hadtest alárendeltségébe vezényelte a kf. századot.

A németek a szegedi repülőtérről folyamatosan szállítottak hadianyagot Jugoszláviába és Krétára. Irányító részlegük mindvégig Szegeden állomásozott. Október 3-án megnyílt a szegedi német konzulátus. A diplomáciai hivatal létrehozását a sokszorosára növekedett átutazó és itt tartózkodó német turisták száma és a folyamatosan itt állomásozó alakulat tette indokolttá. Magyar egységként csak a repülőtéri gondnokság maradt Szegeden egy repülő műszaki egységgel.

Októbertől Harsányi Richard parancsnokkal és Fejes István főoktatóval műszerrepülő kiképző század települt Szegedre FW-58-as típusú gépekkel.

1941. november 29-én Herbert C. Pell, az USA nagykövete (aki 1941. május 20-tól az angol érdekeket is képviselte) adta át a brit kormány jegyzékét, miszerint az angol kormány szükségesnek tartja közölni a magyar kormánnyal, ha december 5-ig nem szünteti be a katonai készültséget és nem vonul vissza kiindulási állásaiba az ellenségeskedésben való minden részvételtől, „őfelségének nem lesz más választása, minthogy a két ország között ki nyilvánítsa a hadiállapot életbelépését.” Így Magyarország 1941. december

6-tól Nagy-Britanniával, majd a következő napokban Új-Zélanddal, Kana-dával, Ausztráliával és Dél-Afrikával is hadiállapotba került.

Németország és Olaszország ellentmondást nem tűrő „kérésére” 1941. december 11-én – hosszas huzavona után – Magyarország is hadat üzent az Amerikai Egyesült Államoknak. Bárdossy miniszterelnök közölte az USA nagykövetével, hogy a korábban küldött levelet – amely a tengelyhatalmak-hoz fűződő szolidaritásunkról szól – mégis tekintsék viszont hadüzenetnek. A dolgot súlyosbítja az is, hogy a miniszterelnöknek erre a lépésre nem volt felhatalmazása az országgyűléstől, ugyanakkor mind a kormányzó, mind a parlament elől elhallgatta, miszerint a Szovjetunió kormánya az előző napon táviratilag értesítette, hogy nem szovjet gépek támadták Kassát és nem áll szándékában Magyarországgal háborúba lépni.

(A szerző megj.: ettől az időponttól számolni kellett azzal, hogy a szembenálló felek – amint elérhető közelségbe kerülnek – támadni fogják egymás hátszágát.

Az olaszországi támaszpontok – mint például Foggia és környéke – létrejöttével 1944-től megteremtődött ez a lehetőség.)

A lakosság honvédelmi lelkesítése céljából úgy döntött a város vezetése és a helyi katonai parancsnokság, hogy a Móra-parkban, a Múzeum előtt kiállítja az 1914-ben Szeged fölött elsőként lelőtt ellenséges repülőgép maradványait – melyet a Tiszából a Hadtörténeti Múzeum segítségével emeltek ki – és az április 7-i szerb támadás során Ószentiván térségében lezuhant Blenheim bombázó roncsait, mint győzelmi trófeákat. Melléjük került az a hatástalanított bomba is, amely az állomásfőnök heverőjén „megpihent”. Csak emlékeztetőül utalok vissza az 1914-es szerb berepülés leírására, melyet ellentétes hírértékeléssel dolgoztak fel a korabeli szegedi napilapok. Végül is a Délmagyarország közlése bizonyult hitelesnek.

*

Az 1941. esztendő elején az algyői repülőtér helyzetéről és a klub vezetőségének személyi harmóniájáról igen sokat mond el Győri Béla ügyvezető elnök dr. Tukats Sándor főispán, egyesületi elnökhöz intézett levele.

DAK. Szeged, 1941. május 3.

Méltóságos Elnök Uram!

Ezúton kérem tisztelettel Elnök urunkat, szíveskedjen f. hó 11-e után egy napot kitűzni, mikor választmányi ülést tarthatnánk.

Nagyon sok beszámolni valóm volna. Kibéreltem egy klub és egy műhely helyiséget és azt részben fel is szereltem. Itt országos viszonylatban is igen szép eredményekkel dolgoznak már a növendékek és nagy számú modell van építés alatt. A vitorlázó repülés teljesen meg van szervezve és ha az időjárás, valamint a politikai helyzet megengedi az oktatás azonnal megindulhat. A klubhelyiség könyvekkel és folyóiratokkal, a műhely helyiség anyaggal és szerszámokkal, valamint bútorokkal való további ellátása folyamatban van. Az algyői repülőtéren a szerelési munkák, valamint az ártézikút fűrése kész van, csak a bekötés maradt hátra. A reptér parkolozását a behívások miatt nem tudtuk teljesen elkészíteni. Előkészület alatt van egy modellező-repülőgép kiállítás, melyet a 4 helyiségből álló – a Tunyogi Gimnáziumban lévő – klubban tartanánk meg. Ez alkalommal volna sajtó bemutató is.

Ezekről szerettem volna több ízben személyesen beszámolni. Mivel azonban 23-szor hiába telefonáltam és egyszer 3/4, máskor 1 1/4 órát, szinte hiába vártam az irodai előszobájában, levonom a konzekvenciát és csak a nemsokára megtartandó közgyűlésig viszem az ügyeket. Fogalmam sincs, mi lehet az oka mellőzésemnek, munkám – ha csöndben is – rendben elvégeztem, így nyugodtan adom át a helyemet másnak. Méltóságodnak, kit igazán tisztelek és becsülök, maradok készséges híve,

Győri Béla
ügyvezető elnök

A két klubvezető között feszülő ellentét okáról nincs tudomásunk. A levél kihagyása főispáni és a hozzá is érkező DAK levelek közül arra utal, hogy a városi vezető tudatában volt Győri Béla ügyvezető elnökkel szemben tanúsított méltánytalan viselkedésének. Az, hogy a levél mégis fennmaradt, annak ténszerűségével, fontosságával függ össze, de el kellett rejteni az avatatlan szemek elől, így az, az öt évvel későbbi selejtezésre váró meghívók és gyászjelentések csoportjába került. Feltehetően a háborús események akadályozták meg a nem iktatott levelek megsemmisítését.

Győri Béla lemondását nem fogadta el a választmány. A tisztújító közgyűlést a következő év, 1942. február 8-án tartották meg az eredetileg is tervezett időben. Amint azt látni fogjuk, mind Tukats főispán, mind Győri Béla a klubnál korábban vállalt tisztségében maradt.

A katonai előkészítő kiképzés 5 db Bücker Jungmannal történt. Az alap-kiképzésben kimagasló eredményt ért, tehetséges növendékeknek előírták az alapfokú műrepülési gyakorlatok elsajátítását. Július első felében történt. Dévényi Lajos növendék, a HA-LCH oldaljelű Bückerrel az előrebukfencet gyakorolta. Az előre kinyomásnál, amikor a gép háthelyzetbe került, a pilóta elszédült. Változatlan állásban, 20-25 fokos meredek szögben, 6-700 métert siklott a föld irányába. Amikor eszméltre tért a pilóta, már földközelségben volt, így nem tudta a helyzetét normalizálni és egy kukoricásban ért talajt. A Bücker összetört. Dévényi Lajos növendék a műszerfalba ütötte be a fejét. Orvosi engedéllyel, délután már ellenőrző repülésre vihetette az oktatója.

A HMNRA 1941. június 29-én, vasárnap nagyszabású repülőmodell versenyt és bemutatót rendezett a DAK algói repülőterén. A fő szervezők és irányítók Takács Zoltán főoktató és Pap János, a szegedi modellezők szellemi és gyakorlati irányítója.

Hatvannégy modellt neveztek, végül csak 38 gép jelent meg a versenyen. Ötvenkilenc start után dőlt el a verseny. Az egyéni díjak a következőképpen alakultak. Lapostörzsű modellek kategóriájában első lett Máté Jenő (a Csongrád megyei Repülőklub későbbi oktatója), a második Szegedi István.

A zárttörzsű modellek építői közül első Turi Ferenc, a második Mészáros Ferenc, a harmadik Pap János, majd Mészáros Ferenc és Domokos József voltak a következő helyezettek.

Csapatdíj:

1./ Délvidéki Aero Klub: 29 perc 28 másodperc idővel,

2./ Hunok Repülő Csoportja: 21 perc 9 másodperccel.

A kormány háborús intézkedéseinek egyike a repülés, majd a modellezés bevonása a katonai előképzésbe. A repülőalap iskolai aero köreit is beolvasztották a levante csapatok rendszerébe.

A légierők parancsnoksága mind a fejlesztések, mind a veszteségek miatt egyre több előképzett repülőgép-vezetőt igényelt, de most már csak egyetemista, „őskeresztény, magyar állampolgárokat”, akik vállalják a nyári szünetben a táboroszerű kiképzést. Napi 1,8 pengőért a repülőterét kezdetjében biztosítják a napi háromszori étkezést.

A május 20. és július 31. között szervezett tábor névsora alapján motoros pilóta növendékek voltak: Nagy Sándor, Soós Sándor, B. Szűcs István,

D. Kiss Béla, Martinovits József, Knep Ede, Hirsch Jenő, ifj. Csikós Ferenc (szegedi, aki 1944. október 14-én a duklai hágónál halt hősi halált), Mórocz Ferenc, nemes Bethlen Imre, C. Veress Gábor, Szikora Pál, Donauer Gyula, Dévényi Lajos, Felvégi András, Karácsonyi Vilmos, Pethely Rezső és Tanács Sándor. Szerelő növendékek voltak: Kiss Rudolf, Heresznyi Ferenc, Sajtos Mihály, Tóth Ferenc, Tóth István. Oktatók voltak: Takács Zoltán, Nagypál Gyula, Tóth Mátyás. Lőrincz István főszereelő irányításával dolgozott a keretnél Durst Jakab szerelő, Paulisz Béla segédszerelő és Kakuszi József szerelő tanuló.

Az 1941. augusztus 3-án keltezett névsor szerint motoros növendékek voltak: Kalocsai Ferenc, Bogyó Jenő, Láda Ernő, Móra Jázon, Süveges Ernő, Simon János, Pákozdi Sándor, Horváth Károly, Kiss László, Kovács Sándor, Buzogány Lajos, Kőszegfalvi Antal, Nemes István, Horváth József, Dénes István, dr. Juhász Ferenc, Kócsó János, Lendvai Dezső, Lovász József, Márk Ferenc, dr. Szent-Györgyi Albert és dr. Verebély Pál. Szerelő növendékek voltak: Báló Ferenc, Benke Áron, Bognár József és Garami Dénes.

A DAK is csatlakozott az országos felhívás alapján a „Repülőgépet Erdélynek” mozgalomhoz. A cél az volt, hogy a Székelyföld fiatalsága is bekapcsolódhasson a repülőképzésbe iskolagépek juttatásával. A gyűjtés irányítását dr. Pálffy József polgármester vállalta magára.

Budaörsről, 1941. szeptember 8-án érkezett meg az első Cimbora, vontatásban, Döme Béla pilótával.

Az 1942. február 8-án tartott – már néhány sorral korábban említett – tisztújító közgyűlés, mint rangos társadalmi esemény zajlott le. Tukats Sándor elnöki megnyitója után Takács Zoltán parancsnok, az „algyői repülőtelep vezetőinek” és a kiképzőkeret nagyszabású feladatainak „nagyszerű” teljesítéséről számolt be. Ez után következett a tisztújítás.

- Díszelnök: dr. Varga József iparügyi miniszter,
- társelnökök: Huny József, Jung Péter, Szeitz Ferenc,
- ügyvezető elnök: Győri Béla,
- főtitkár: dr. Lázár László,
- titkár: Vass Dezső
- pénztáros: Gavallér Ferenc,
- ügyész: dr. Gyurik Gyula,
- orvosok: dr. Csinádi Jenő, dr. Borbola József, dr. Lajos Sándor,
- számvizsgáló bizottság elnöke: Slamandinger József,
- tiszteletbeli elnökök: dr. Pálffy József polgármester, dr. Szent-

Györgyi Albert professzor, vitéz Feketealmi-Ceidner Ferenc altábornagy, hadtest pk., dr. Glattfelder Gyula megyés püspök, dr. Simkó Elemér vásárhelyi főispán, dr. Kogutowitz Károly rektor, dr. Paraszky Gyula törvényszéki főigazgató, Balogh Ányos tankerületi főigazgató, Pintér Ferenc nyugállományú vezérezredes, Mihályfy Lajos algyői főjegyző, a modellező szakosztály elnöke: Keökenyesdy Pap János, a vitorlázó és a motoros szakosztály elnöke: Takács Zoltán felügyelő.

A klub vezetősége úgy döntött, hogy „hatáskörét” a város határain túlra is kiterjeszti a tagtoborzás és a repülő-tanfolyamok szervezése céljából. E szándékot kifejezendő, a klub nevét Délvidéki Sportrepülő Egyesületre „magyarosította”, amit a közgyűlés is jóváhagyott.

Az ország déli megyéiben verbuvált motoros keret repülő növendékei voltak 1942-ben Algyőn: Besze Mihály, vitéz Baranyi Tibor, Szabó János, vitéz Berényi Sándor, ifj. Hangai Tibor, Weingartner Sándor, Kuncze Árpád, Csikós Jenő, Kovács Ferenc, Karenovics (Koppány) Pál, Pál István, Babanyecz Vilmos, Thurzó Jenő, Gullay Mihály, Nehr Tibor, Bözsöny György, Sulyánszky István, Kovács János, Bába János, Czifrik József, Dézslík Ferenc, Éles Lajos, Zerinvári Elek és Brücher Mihály.

Oktatók voltak: Takács Zoltán főfelügyelő, Szalai Sándor s. fü. és Tóth Mátyás oktató. Főszerelő Durst Jakab, segítőitársai Kocsis Imre, Csipak Pál szerelők voltak.

A repülést Bücker Bü-131 Jungmann típusú és a Ha-LOG –LHC –LOC –LDF –LEC –LEF oldaljelű és egy M25 Nebuló (HA-NAZ) gépen végezték.

Ez év nyarán történt, hogy műszaki hiba miatt kb. 400 méteren (a magassági kormány kiakadt, így nem volt hatásos) Guelmino László oktató gépelhagyásra kényszerült. A pilóta és Pilis típusú gépe egymástól mintegy 30 méterre értek földet. A gép – pilóta terhétől megszabadulva – mint a hulló falevél, rásiklott a földre és kis sérüléssel megmenekült a teljes megsemmisüléstől.

1942. április 11-én, dr. Tukats Sándor, Szeged m. kir. város főispánja 353/1942. sz. levelével – akkor még a DAK elnöke – megrendelte az algyői repülőtérré építendő fahangárt. Ez az esztendő is a fellendülés jegyében folytatódott.

A sikereket sajnálatosan egy katasztrófa árnyékolta be. Az algyői repülőter jónevű, nagy tudású motoros oktatója Szentesen életét veszítette. Június 15-én – Debrecenbe indulva – szülővárosában megszakította útját. A hátsó ülésbe elhelyezett csomag nem volt kellően rögzítve. Felszálláskor elmozdulha-

tott a szállítmány. A repülőtér fölött megkezdett tiszteletkör meredek spirálban végződött és a gép a terület északi csücskében a földhöz csapódott. A pilóta kórházba szállítása után életét veszítette.

Nagypál Gyula motoros repülőgép-vezetőt három nappal később Debrecenben, a református temetőben helyezték örök nyugalomra. A tragédia híre az újságokban nem jelenhetett meg, mert azon a héten a vidéki lapok éppen sztrájkoltak.

A vitorlázó repülés fejlődése is egyre látványosabban mutatkozott meg. Az 1941-ben vásárolt B Pilist 1942-ben egy gyönyörű, pirosra festett D Pilis követte és a repülőnapra megérkezett Algyőre a régóta várt Cimbor is – mint erre már a korábbiakban utaltam.

*

A szegedi repülőtérrel felszálló Barna Béla karpaszományos őrmester 1942. március 20-án Kenderesi Gábor pilóta társával, WM-21 „Sólyom” típusú repülőgéppel, a bajai út 84. kilométerénél ismeretlen okból lezuhant és életét veszítette. A közelfelderítők ismét gyászoltak.

A kecskeméti 3/2. közelfelderítő század (a szegediekkel kialakított egység) Trón Zoltán százados parancsnoksága alatt 12 db Heinkel He-46-os géppel, június 18-án indult útnak és 22-én érkezett a Kurksz melletti Amaszovka repülőtérre, ahol a távfelderítő osztály Keksz Edgárd alezredes alárendeltségébe került.

Június 28-val indult meg a támadás a Don irányába. 26-tól a 2. német hadsereg-parancsnokságnak is meg kellett küldeni a felderítési jelentéseket.

A 3/2-es kf. század 2 db He-111-el és 12 db Heinkel He-46-ossal rendelkezett a fronton. Október 25-ére a gépek teljesen elhasználódtak és az egységnek haza kellett települni Kecskemétre.

A sokasodó feladatok, a többszörös túlterhelésű bevetés próbára tette mind az állományt, mind a technikát. Az utánpótlás viszont nem volt olyan mértékű, mint a hadsereg igénye. A hajózó és a műszaki tiszthelyettesi állomány kiegészítésére csak az egyre gyakrabban indított tanfolyamokkal lehetett a hiányzó létszámot pótolni.

A pályázatban meghirdetett képzőhely zsúfoltsága olyan nagy mérvű volt, hogy valamennyi induló csoportot Szegedre kellett helyezni, annál is inkább,

mert a tanfolyam befogadására tervezett épületek nem készültek el. Az oktatás 1943. január 7-re volt előre jelezve, de csak két nappal később indulhatott az átszervezés miatt. A híres RECSETI (Repülő Csapatok Tiszthelyettesképző) parancsnoka Baranyi Sándor őrnagy, szakaszparancsnoka Szarukán Sándor százados, segéd tisztje pedig Rákász József hadnagy volt. Őstől az első és a második képzési ciklusát kezdő csoport – az eredetileg kijelölt helyszínen – Székesfehérvár-Sóstón folytathatta munkáját.

A négyéves időtartamra tervezett tanfolyam a légierő hivatásos csapattiszt-helyettes képzését volt hivatott biztosítani repülőgépi-szerelő, repülő bomba- és fegyverszerelő, repülő csapattávbeszélő és híradó, illetve repülő fényképész szakokon.

A Szegedre bevonult hallgatók névsora (a behívott 150 főből 1991-ben, utólagosan összeállítva): Árva János, Kopacz Áron, Farkas László, Máramarosi György, Sákovics Tibor, Sej Jenő, Bertha István, Orel Dezső, Lantos Balázs, Sípos József, Belicza Ádám.

A Székesfehérvár-Sóstóra bevonult szegediek: Hódi István, Kószó Károly, Szeles Lajos, Balogh Lajos, Rétfalvi Imre, Bánfi József, Borbély Gábor, Halmos Gábor.

*

A DAK-ban – a haderőn kívüli katonai előképzés mellett – folyt olyan neves személyek repülő oktatása is, akik később magánrepülőgépet terveztek vásárolni. Ilyen volt a klub vezérkarából Kogutowitz Károly professzor és leánya, valamint Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas tudós is. A „C-vitaminos” – ahogy a köznyelv sokáig emlegette itt a Dél-Alföldön – igen nagy népszerűségnek örvendett. Már a vitorlázó repülő vizsgái is nagy feltűnést keltettek, de most újabb bravúrral rukkolt ki csodálóinak. Motoros-repülő vizsgájáról, mint világszenzációról, úgy emlékezett meg a média. A Délmagyarország 1942. november 22-i, vasárnapi száma közli a hírt.

„Nem mindennapi pilóta esemény színhelye volt pénteken délelőtt a már nagyjából elkészült ferihegyi repülőtér. Itt vizsgázott sportrepülőgép vezetésből 23 jelölt, közöttük Szent-Györgyi Albert egyetemi professzor a vitamin-kutatás Nobel-díjjal jutalmazott tudósa. A vizsga kitűnőre sikerült, [...] képesítették eggyűléses, utas nélküli, sportrepülőgép vezetésére.”

Dr. Süveges Ernő – aki 1986-ban a Csongrád Megyei Repülő Klub elnöke – motoros-repülő növendék társa volt Szent-Györgyi Albertnek. Így emlékezik a professzor életét kutató két szegedi tudósra, dr. Szabó Tibor és dr. Zallár Andornak a Repülés folyóirat hasábjain és a nekem adott interjú alkalmával is.

– A kiképzés – a professzor sokirányú elfoglaltsága miatt – természetesen nem haladhatott olyan ütemben, mint a miénk, akik rendszeres résztvevői voltunk a gyakorlati munkának. Én már régen egyedül repülő voltam, amikor az ő életében is elérkezett a nagy pillanat.

– Mintaszerű pontossággal hajtotta végre az első egyedüli föl- és leszállást a 48 éves növendék.

– A hagyományos pilótaavartással gondban voltunk, pontosabban zavarban. Nem mertünk előhozakodni a szokásos „fenékre verős” módszerrel. Ő segített megoldani a helyzetet. Rögtön az egyik pilóta társunk tenyerébe hajtotta a tudós professzor már erősen ősülő fejét, mi meg a gömbölyűbb feléhez járultunk, hogy ősi pilóta szokás szerint a tenyerünkkel illessük azt.

Még ennek az évnek júliusában és augusztusában légitámadást intézett 100 gyújtó léggömbbel Erdély és a Dél-Alföld ellen a Szovjetunió.

1942. szeptember 4-én a szovjet légierő mintegy 40 távolsági bombázóval csapást mért Budapestre DB-3, IL-4 és PE-4 típusú gépekkel. Öt nappal később, a késő esti órákban ugyanez megismétlődött, de akkor szinte az egész ország területét bejárták, több helyen bombáztak is, de Szeged fölött csak átrepültek.

Szeptember 17-én arról értesítették a rendőrkapitányságot, hogy Nagyfa térségében egy idegen repülőgép zuhant le. A Tamás András rendőrfogalmazó vezette földi kereső csoport nem talált rá a repülőgép roncsra, csak egy szovjet gyújtó léggömb maradványára. A bizonyosság kedvéért a fogalmazó légi felderítést kért az algyői repülőtér parancsnokától. Ennek megfelelően 1942. szeptember 21-én 7 óra 30 perckor Tóth Mátyás pilóta – parancsnoki utasítással – „sétarepülésre” vitte dr. Tamás András rendőrfogalmazót – írták a városi lapok. Nyolcszáz méterig emelkedtek, itt dugóhúzóba esett a gép, feltehetően vezetési hibából, hiszen az oktatónak parancsa volt a kíméletes repülésre, mivel a rendőrfogalmazó első alkalommal repült. (Az intelem hangsúlyozásának az lehetett az oka – terjedt el ez a változat repülő berkekben – hogy a parancsnok tudta, Tóth Mátyás mennyire nem kedveli a rendőroket.) Tény, hogy a parancs ellenére is dugóhúzóba perdült a gép, a zuhanó pörgés közel hatvan méterig tartott, majd innen meredek szögben, egyenes vonalon a földhöz csapódott. Láthatóan a pilóta későn vette ki a Bückert

a nem vezetett manőverből (Guelmino László visszaemlékezése). A pilóta és az utasa szörnyethalt. A 32 éves pilóta földi maradványait Diósgyőrben helyezték örök nyugalomra.

A modellezők ismét figyelemre méltó eredményt értek el. Vezetőjük Keökényesdy Pap János, a klub 1942. december 3-i háziversenyén, a saját tervezésű motoros modelljét röptette. A féltizenegy tájban indított gép megszökött. Amint azt a Délmagyarország karácsonyi számából megtudhatjuk – Szász Ferenc tollából – a gépet visszaszolgáltatta a becsületes megtaláló. A hódmezővásárhelyi Gorzsáról hozta azt vissza. Ez lehetővé tette a gép által felállított országos távolsági rekord hitelesítését.

A riportban arról is beszámol Keökényesdy Pap János, hogy levelezőlapokat adtak ki. Az ebből származó bevételéből gyarapítják szerszám- és anyagkészletüket. Természetesen a jobb ellátáshoz jelentősen hozzájárul még a tagdíj is – mondta befejezésül a riportalany, a rekorder modellező.

Az új esztendő elején a DSE modellezői létszáma megnövekedett. Harminckét új taggal sokasodott a tagság. Az évek óta húzódó igénylésre Klauzál Gimnázium alagsorában végre kaptak alkalmas helyiségeket, ahol műhelyeiket berendezhették. A Magyar Aero Szövetség szegedi központjának műhelye is ide került, 1942. tavaszán.

Keökényesdy Pap János a maga tervezte, mélyfedelű, benzinmotoros medelljét építi. Célja a sebességi rekord felállítása. Ezzel ez ideig Magyarországon még nem foglalkoztak a modellező társak. A távrekorder benzines modelljét is tökéletesíti. Az egy óra alatti 60 kilométer teljesítménynél több lehetőséget lát – a Gorzsát megjár – gépében.

*

Gyász hír érkezett Szegedre. Czucz János repülőszázadost egy hónappal korábban szerencsétlenség érte az orosz fronton. Hazaszállították, a budapesti kórházban kezelték, de már nem lehetett rajta segíteni. „A sas végleg lehasnyaltott...” – idézet a Délmagyarország Pro Patria rovatának szerkesztőjétől. A szegedi születésű pilóta megtért őseihez. Szülővárosában – ahol repülni is tanult – helyezték örök nyugalomra. A hősöket megillető katonai pompával temették el 1943. május 15-én a Belvárosi temetőben.

Klárafalvi Aladár újabb kutatásai azt a tényt látszanak megerősíteni, hogy

Czucz János repülőszázados a fronton szerzett sebesüléséből fölépült és viszatért alakulatának béke helyőrségébe. Így történhetett meg – amire a gyászjelentésben is utalnak szerettei – hogy „katonai feladatának hű teljesítése közben repülőhalált halt.” A mátyásföldi repülőgépjavító műhelytől egy CR-42-t repült át Ferihegyre, ahol egy felszálló Focke-Wulf Fw-190-al ütközött, amely alólról, légcsavarjával szétzúzta Czucz János repülőszázados gépének vezérsíkját. Az irányíthatatlan gép lezuhant, a pilóta életét veszítette.

1943. június 18-án a szovjet légierő ismét támadta Magyarországot. Téves navigáció folytán ejtőernyősöket dobtak le Szeged határában, a Fehér-tó és Sándorfalva közötti területen. Cél a jugoszláv partizánoknak nyújtandó segítség lett volna. Ugyancsak navigációs problémából eredően, a Jugoszláviát megszállt német csapatoknak szánva, anyanyelvükön íródott röplapokat szórtak le Jánoshalma, Mélykút és Pusztamérges térségében.

*

Az algyőiek „lelkét”, Döme Béla oktatót 1943-ban behívták katonának. Csak 1946 őszén érkezett haza a hadifogságból, de előtte 1943. július 7-én – Algyőn (szegediek közül) elsőként – teljesítette az ezüstkoszorús pilótavizsga feltételeit.

Egy 1943. április 18-i névjegyzék szerint vitorlázórepülő növendékek voltak: Kovács István, Hambalkó Géza, Hambalkó Gézáné, Szomódy O., Számel ?, Hannibál Ilona, Kalmár Erzsébet, Nagy Ilona, Túrmezei ?, Nott Irén.

Motoros növendékek voltak a június és szeptember közötti időszakban: Polgár Mihály, Feketehalmi László, Varga Sándor, Gáspár Béla, Hamar Pál, Fazekas Tibor, ifj. Bogdán Ákos, Beke Hermann Ernő, ifj. v. Hefty Frigyes, Csuti László, Tamásy András, v. Palotay Károly, Medveczky László, Röhrig Béla, Fogarasy István, ifj. v. Szabó Lőrinc, Puky Pál, ifj. Szabó János, Mocsári Antal, Gojddár Péter, Hornyik József, Kincses Sándor, Kokovai János, Mann László, Nagy Endre (Bajusz), Tersztyánszky György, Tomay László és még két olvashatatlan nevű személy. Kokovai János nem fejezte be a képzést géptörés miatt. Ennek megfelelően 28-an fejezték be a HMNRA katonai előképző tanfolyamát.

A kiképző keret parancsnoka Takács Zoltán volt augusztusban bekövetkezett tragikus haláláig, majd Koronkai Károly főfelügyelő vette át a vezetést.

Oktató volt még Szalai Sándor s. felügyelő, Moór Gyula és Paulisz Béla. Lőrincz István főszerelő mellett végezte munkáját Bodor Ferenc, Kocsis Imre és Vlaucsín Béla szerelő, valamint Szabó Elek szerelő tanuló.

*

Nagysikerű előadást tartott Szent-Györgyi Albert az isztambuli egyetemen – tudhatjuk meg a korabeli lapokból. A Nobel-díjas professzor – a repülőklub tiszteletbeli elnöke – a németellenes magyar ellenzék és a kormány angol orientáltságú tagjainak megbízásából, a Veress László vezette titkos delegáció tagjaként utazott Törökországba. Az előadások közötti időben folytak a tárgyalások a hazánknak akkor már hadat üzent brit kormány képviselőivel, 1943. szeptemberében. A 9-én átadott angol fegyverszüneti feltételek értelmében a magyar kormánynak biztosítania kellett volna a szövetséges gépek átrepülését az ország fölött a német hadi célpontokhoz. A magyar tárgyaló feleknek értésére adták, hogy addig, amíg a háború menete nem követeli meg, nem bombázzák hazánkat, bár addig sem garantálhatnak sértetlenséget. Mint ismeretes, az angolok szilárdan ragaszkodtak a hadüzenetben közölt követelményekhez, a kormányunk pedig nem tudott elszakadni a német agressziótól. Magyarország bombázási tilalmát 1944. februárban az amerikai és az angol kormány katonai vezetése feloldotta, mivel a tárgyalások nem vezettek eredményre. Ennek egyenes következménye lett, hogy a két légierő néhány hónappal később megkezdte hazánk ellen a légitámadásait. Az amerikai katonai földérítés az OSS már 1942. szeptember 11-re összeállította a magyarországi célpontok listáját, közöttük Szegedét is. A városunkról készült jegyzék a közlekedési szempontból fontos hidakat, a Tiszai és a Rendezőpályaudvart, a MÁV Javítóműhelyt, a repülőtérét. A hadi üzemek közül csak a kendergyárat jelölte meg lehetséges célpontnak.

Az algyői repülőtér első időtartam és távrepülési teljesítményét Guelmino László vitorlázórepülő oktató produkálta 1943. április 17-én, R-08c Pilis típusú géppel. Százhusz kilométert repült három óra alatt és 1750 méter legnagyobb magasságot ért el. Délután két órakor csörlő indításból emelkedett ki és a Zomborhoz közeli Bácskeresztes községig repült. Az eseményt megörökítő krónikás szerint ez csörlésből indulással országos rekord. Sajnos az írói lelkesezés – ez utóbbit illetően – túllendült a valóságon. Guelmino László e nélkül is nagy tudású, bátor pilóta volt. Pl. gyakorta felült a Cimbora törzsére, a hátsó

ülés mögé, ha biztos kezű növendék kezében volt a botkormány. Tette ezt földközelen, de esetenként 50–70 méter magasságban is.

Az előképzéshez a csoportok létszámának biztosítása mind több nehézségbe ütközött, a légierő igénye pedig fokozatosan növekedett. A DSE a középiskolát és a 8. elemít befejezett levették, szakmunkás tanulók körében újsághirdetések, rendezvények figyelemfelkeltő erejével igyekezett ébren tartani a repülés és minden segítő ágazata iránti érdeklődés folyamatát. A tagtoborzás során kiadott jelentkezési lapok visszaküldését kérik az érdeklődőktől.

A Délvidéki Sportrepülő Egyesület 1943. június 16-án, az immár hagyományossá váló pünkösdi repülőnapját, valamint modellező versenyét rendezte meg, ez alkalommal a szegedi katonai repülőtéren. Ez volt az első olyan rendezvény Szegeden, amelyen több megye sportolói is részt vettek, ugyanis a szegedi aerokörzethez csatolták Baranya, Bács-Bodrog, Békés, Csanád és Pest megye területét.

Jelenlétükkel megrisztelték a rendezvényt: Gyimesy Frigyes altábornagy, dr. Szent-Györgyi Albert professzor, dr. Lázár László gimnáziumi tanár, a DSE elnöke.

A többféle versenyzési ágból kiemelkedett a szabadkai Vuich Márk vitorlázó modellje, amely 23 perces repülése alatt 2100 méteres magassági rekordot ért el. Ez akkor kategóriájában új magyar csúcst jelentett.

A gumimotoros modelljével első lett: Szőnyi Jenő, második Abramovics Emil, a harmadik helyezett Császár Béla volt.

A vitorlázó modellek közül még Kormos Ferenc (Pécs) és Mészáros Ferenc (Szeged) zárta a dobogós helyek sorát.

A modellek versenye után a „Tücsök”, majd a „Vöcsök” és a „Cimbora” típusú repülőgépeken mutatott be iskolagyakorlatokat Guelmino László vitorlázórepülő főoktató. A suhanó szárnyúak bemutatóját egy hatalmas rácsapással zárta le a nagyszerű képességeiről híres pilóta.

A tervezett motoros műrepülést sajnálatosan nem engedélyezte a Légierő Parancsnokság, pedig a Műegyetemiek és a BSzKRT neves sportolói mutatták volna be nagyszerű gyakorlatukat. Kárpótlandó a nézőket, az algyői motoros vontatógép produkált talajközeli manővereket.

Az algyői motoros-repülő oktató keret kéthetes továbbképzésen vett részt Váton. Ott nemcsak a haderőn kívüli, hanem a sportrepülésben ismert nevű „növendékek” vettek részt. Az algyői keretből Takács Zoltán felügyelő, Szalay Sándor segédfelügyelő, Moór Gyula és Paulisz Béla oktató pilóták.

A tavasz végén repülőmodell és repülőgép kiállítást rendezett a DSE a Klauzál Gábor Gimnázium tornatermében dr. Lázár László tanár, az egyesü-

let főtitkára és Keökenyesdy Pap János, a körzeti és a megyei modellező műhely vezetője (szerz. mj.: 1924 óta épít modelleket) szervezésével és irányításában.

A rendezvény jelentőségét mutatja, hogy a megnyitóra leutazott a fővárosból gróf Zichy Nándor, a Magyar Aero Szövetség ügyvezető elnöke, ifj. Hütl Hümér szövetségi főtitkár, Nagy Julianna, a modellező osztály vezetője, Murahidy Gusztáv vezérőrnagy, a hadtestparancsnok helyettese, dr. Tóth Béla helyettes polgármester. A megnyitó beszédet dr. Tukats Sándor főispán, a DSE elnöke mondta.

A kiállításon Pap János kalauzolta a nagy számú megjelentet és a magas rangú vendégeket. A bemutatott modellek között a technikai csúcson akkor a benzinmotoros modell állt. A főmodellező elmondta, hogy rádióirányítású gépekkel is kísérleteznek. Elmondta még, hogy a Piarista Gimnáziumban is figyelemreméltó modellezés folyik Greff Géza tanár vezetésével. Ők azok, akik a repülő szerkezetek építésén túl azok tanulmányozásához aerodinamikai kísérleti eszközöket is készítenek.

Szegeden, mondotta Pap János a MAeSZ Körzeti-központi Modellező Műhelyhez négy iskola tartozik és a leventék. Évente 40–50 fő új tag jelentkezik, de azoknak 60%-a rendszerint lemorzsolódik.

Június 26-án, a Békés Megyei Repülő Egyesület a Veszeli-híd melletti területen repülőnapot rendezett, melyen megjelent dr. Ember Sándor képviselő, a HMNRA elnöke, gróf Zichy Nándor a Magyar Aero Szövetség ügyvezető elnöke. Meghívást kaptak a szomszédos városok repülői is és egy rövid produkció erejéig mindenki megmutathatta oroszlánkörmeit. Részt vettek a rendezvényen az algyői repülőtér és a DSE vezérkara, növendékei és a szentesi cserkészrepülők is, akik alapfokú vitorlázó vizsgafeladatokkal kedveskedtek a nagy létszámú nézőseregnek.

A halál nemcsak a fronton aratott. Az algyői repülőtér parancsnoka, Takács Zoltán t. főhadnagy, a MAeSZ felügyelője, 36 éves korában, 1943. augusztus 24-én esett hivatása áldozatául. Egy kapuvári tanárral (utas) végzett bemutató repülést, amikor egy rácsapás után meredek szögben emelte fel a Nebulót, az elvesztette sebességét és dugóba pördült, majd az algyői tanító udvarába zuhant. A pilóta hsemvait Budapesten, a Kerepesi úti temetőben helyezték örök nyugalomra, augusztus 28-án.

*

Az év közepén, július hónap elején Messerschmitt Me-323-as „Gigant”-ok települtek a szegedi katonai repülőtérre. A mind közelebb kerülő frontra szállítottak hadianyagot, visszafelé pedig sebesülteket hoztak. Itt állomásoztak 1944. június végéig, de akkorra már oly mértékben megnövekedett a repülőtér zsúfoltsága, forgalma, hogy a Gigantoknak át kellett települnie más helységbe. Ekkor repültek át a szentesi sportrepülőtérre és maradtak ott 1944. szeptemberének végéig.

*

A posta, felbuzdulva a korábbi bélyegsorozatok sikerén, újabb kiadására határozta el magát, hogy a bevétel 50 %-ával támogathassa a HMNRA-ot. A kibocsátó július 1-i megjelenést ígért, de az valamilyen ok miatt elmaradt. A szegedi posta elnézést kért a késedelemért a gyűjtőktől. Csak másnap derült ki, hogy a bélyegsor mégis megjelent, de valamely titokzatos úton-módon ismeretlenek felvásárolták azt. Amint az a nyomozás során kiderült, ügyes spekulánsok még a megjelenés előtt (?) fölvásárolták a sorozatokat és negyven-ötvenszeres áron kezdték forgalomba hozni azt a gyűjtőknek. Így pusztított el egy remek, társadalmilag is hasznos kezdeményezést a féktelen kapzsiság.

Budaörsön, 1943. szeptember 14-én, egy díszszemle után vizsgáztak le a három hónapos, a haderőn kívüli képzésben részt vevő motoros és vitorlázó repülők. A 25 fős algyői keretből mindenki sikeres vizsgát tett. A képzés és az azt követő erőpróba jelentőségét mutatja, hogy azon megjelent Kállay Miklós miniszterelnök, Csatai Lajos honvédelmi miniszter, Szombathelyi Ferenc vezérezredes, a honvéd vezérkar főnöke, dr. Ember Sándor, a HMNRA elnöke és még sokan az ország, illetve a repülés vezetői közül.

*

Győri Béla ügyvezető elnök és Lázár László, az egyesület főtitkára fogadta a Magyar Aero Szövetség elnökét, vitéz Hány László címzetes vezérőrnagyot, a légierő volt vezérőrnagyát, a szegedi katonai repülőtér egykori pa-

rancsnokát, a repülő közösségekben közszeretnek örvendő "Tatár" az új algyői bázison 1944. nyarán. Kíséretében volt a motoros, a műszaki és a vitorlázó repülés felügyelője. A szövetség elnöke nagy megelégedéssel konstatálta a Szeged-algyői repülők példamutató munkáját mind a sportrepülés, mind a haderőn kívüli előképzés területén. Elismeréssel szolt a gépállomány, a hangárok, a lakóépületek igényes gondozottságáról és azok állapotáról. A kedvező összehatás alapján úgy döntött, hogy a MAeSZ jutalmául egy Levente II. motoros repülőgépet juttat a DSE-nek.

Az egyesület tagsága egyöntetűen elhatározta, hogy fennállásának 10. évfordulója tiszteletére monumentális emlékművet emel a hősi shalált halt kormányzó helyettesnek. A repülőtéren kisebb szobrárt kívánják felállítani, ahol vitéz Horthy István a kiképzését kapta – közölte a tagsággal Győri Béla ügyvezető elnök. Lázár László főtitkár jelzi, hogy a terv egyeztetésekor a „kormányzó úr kérte, az anyagihiány miatt halasszuk el annak felállítását.”

Az 1944. februárban tartott közgyűlésen dr. Tukats Sándor főispán, az egyesület elnöke a szegediek szerepét hangsúlyozta a Trianon által földre kényszerített magyar repülésben. Az óriási fejlődés, amely az elmúlt öt évben történt Algyő építésében, a géppark növekedésében nem kizárólagosan a HMNRA, hanem Szeged város és Algyő község óriási anyagi áldozatából is fakad.

Ismét keresztelőre került sor a közgyűlésen. A DSE a Szegedi Repülő Egyesület nevet vette fel. A város Algyőt úgy tekinti, mint Szeged lehetséges közforgalmi légibázisát. A további bővítés költségeiből is részt kíván vállalni Szeged.

Lázár főtitkár úr bejelentette, hogy az egyesület egy Kevély típusú repülőgépet vásárolt, amely a tavaszi repülés idejére már meg fog érkezni Algyőre.

A vezetőség újraválasztása nem hozott lényeges változást a korábbi testülethez képest.

Az egyesület elnöke: dr. Tukats Sándor főispán;

ügyvezető elnök:

Győri Béla gyáros;

főtitkár:

Lázár László gimnáziumi tanár;

titkár:

Szilágyi Sándor egyetemi tisztviselő;

pénztáros:

Gavallér Ferenc bank tisztviselő;

ellenőr:

Schlamadinger József MNB ny. igazgató;

számvizsgáló bizottsági tagok:

Hargitay Andor városi tisztviselő,

Tombác Jenő városi tisztviselő,

Vass Rezső felsőiparisk. oktató;

jegyző:

Kelemen István nyomdász;

ügyész:

dr. Gyurki Gyula ügyvéd;

orvosok:

dr. Lajos Sándor egyetemi magántanár,

dr. Borbola József egyetemi tanársegéd,

dr. Horpács Géza tankerületi ell. orvos;

tiszteletbeli elnök:

az V. hadtest mindenkori parancsnoka, az V. hadtest mindenkor
ri leváltott pk.-a, dr. Balogh Ányos tankerületi királyi főigazga-
tató, Bentzik Mihály gimnáziumi igazgató, dr. Buocz Béla rendőr
főkapitány, dr. Fírbás Oszkár tanügyi főtanácsos, gyakorló gim-
náziumi igazgató, Csonka Mihály tanügyi főtanácsos, piarista
gimnáziumi igazgató, dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár, dr.
Meskó Zoltán nyá. vezérőrnagy, a Vitézi Szék kapitánya, dr.
Mihályfi Lajos főjegyző, dr. Pálffy József Szeged város polgár-
mestere, Pintér Ferenc nyá. vezérőrnagy, dr. Rosta Lajos ország-
gyűlési képviselő, dr. Szilágyi Ferenc MÁV üzletigazgató, dr.
Simkó Elemér hódmezővásárhelyi főispán, dr. Szent-Györgyi
Albert egyetemi tanár, dr. Széchenyi István királyi közjegyző;

szakosztály elnökök:

modellezés:

Keökenyesdy Pap János, az Ármentesítő Társulat tisztviselője,

vitorlázó repülés:

Guelminó László vitorlázó oktató,

motoros repülés:

Takács Pál felügyelő.

A kiképző keret tagjai:

Takács Pál felügyelő, iskola parancsnok, Kardos Elemér s. felügyelő, Moór Gyula oktató, Paulisz Béla oktató, Lőrincz István főszerelő, Bodor Ferenc, Kocsis Imre és Vlaucsin Béla szerelő.

*

A hadvezetés számára a hadüzenet után nyilvánvalóvá lett a légitámadások elkerülhetetlensége. Hét nyilvános óvóhelyet építenek a városban. Elkészült Szeged ezer háztömbjének óvóhely beosztási terve.

Tanácsok jelennek meg a lapokban arról, hogyan kell árok-óvóhelyet építeni. Az éjszakai támadások idejére a csak az úttesten közlekedők irányítására kidolgozott terv szerint 58 egy lángú gombaegő jelezte végig a Kossuth Lajos sugárút, a Petőfi sgt. vonalát, majd a Csongrádi és a Vásárhelyi sgt.-on, illetve a nagy körúttal határolt területen belől csak a fő útkereszteződéseket.

Ez ideig még nem fordult elő a városban, de mindinkább sürgetővé vált a „légiveszély” és a „zavarórepülés” sziréna jelzésének közlése, illetve, ha az a rádióban elhangzik, mi a polgárok tennivalója. A lakosság célirányos, direkt fölkészítése április hónapban megkezdődött.

Az ellenséges propagandát terjesztő angol, amerikai, szovjet és román repülőgépekről leszórt anyagot azonnal be kellett szolgáltatni a rendőrségnek.

Az ellenséges repülőgépek roncsaihoz hozzányúlni tilos, azokból felszerelési tárgyakat, alkatrészeket elvenni nem szabad, a BTK 333. és 336. paragrafus 5. pontja szerint ez bűncselekménynek számít, még akkor is, ha azt saját gép roncsaival szemben követik el.

Nyár végén újabb rendelkezés jelent meg: nem kötelező a „zavaró repülés” elhangzásakor elhagyni a tömegforgalmú helyeket.

Az algyői hidat ekkor a 229-es gépágyús szakasz védte. Szegedet a csapatvédelmi egységen kívül a honi légvédelmi üteg négy gépágyúja védte, mert az eredetileg biztosított hatból még 1943-ban kettőt Újvidékre vezényeltek.

Az 1944. március 19-i német megszállás napján, délelőtt 10 óra tájékán német Me-210-es rombolók jelentek meg a város fölött, feltehetően erő demonstráló szándékú repülést végeztek. A 12 gépből álló egység dolga végeztével leszállt a szegedi repülőtérrre. A szárazföldi megszálló egységek délután 2 órakor érkeztek Bácska felől. A Gestapo az érkező német erők je-

lentéseit már a sebtében berendezett Kazinczy u. 14. sz. házban, a parancsnokságon fogadta.

Március 27-én az újólag behívottakat, a 9. gyalogezred póttartalékosait a repülőtéren szerelték fel. Parancsnokuk Botos őrnagy volt. Egysége a repülőtéri őrfeladatokat látta el.

Ötven növendékkel települt át 1944. június elején Veszprémből a német-magyar műszerrepülő tanfolyam Szegedre. Parancsnokuk Struckmayer német százados, helyettese Sattler ugyancsak német százados volt. A repülő növendékeket Junkers W-34-en a rádiós-lövészükkel együtt oktatják.

(A szerző megj.: a német légierő vezértábornoka a műszerrepüléshez 1942-ben megtagadta mind a kiképzőgépek biztosítását, mind az oktatói csoport fölkészítését. Később, 1943-ban egy magyar tiszt felkészítését vállalta a német légierő. Olaszország hajlandó volt három éjszakai vadászgépet a rendelkezésünkre bocsátani.)

A magyar keret parancsnoka Somorjai János repülőszázados, helyettese Szij Lajos rep. főhadnagy. Oktatók: Hangyál Mihály rep. hadnagy, Waertler Győző hdgy., v. Hajas Aurél hdgy., v. Bánsághi hdgy.

(*Szerk. megjegyzés: Veress László tsz. rep. zászlós, Pápai Lajos rep. őrmester és Janik József őrmester – aki Ju-86-os és Caproni Ca-135-ös oktató is volt – a szegedi alakulathoz tartozott, de utalásokból és nem hiteles adatokból tudunk ittlétükről.)

Az FW-58-kal vadászpilóta jelöltek is oktattak. Az alakulat a háború végét Magdeburgban élte meg, de akkor már éjszakai-vadászképző iskolává alakult át.

Ekkor Szegeden három vadászjelölt és egy éjjeli-vadász felkészülő csoport műszerrepülést gyakorolt. A vadászok 20 órát repültek a M. Kir. Műszerrepülő Iskola keretében. Az éjjeli vadászjelöltek 50 órás felkészítést kaptak az Ausbildungskomando "IN" (ABK-In) Ju-34-esein a rádiós-lövész növendékekkel együtt, német oktatókkal. Az I. vadász csoport 1944. június 10-től augusztus 1-ig volt Szegeden. A csoport tagjai voltak: Asztalos K. hdp., Balogh Pál aks., Bati János aks., Bély Ödön hdp., v. Diószeghy György aks., Endrői György aks., Tinkey Tibor aks., Jencs hdp., Kovács Sándor aks., Orosz Attila aks., Pintér Gyula aks., Sűrű Béla hdp., Szóts Lajos aks., Szabó János aks., Kárpátvölgyi I. hdp., Mátyás Iván aks.

A II. vadász csoport június 15-től szeptember 10-ig állomásozott Szegeden. A kiképzésben részt vettek: Balogh István hdgy., Bardon Pál hdgy., Berkesy Márton hdgy., Besze Mihály zls., Czulek József hdgy., Endrődi György hdgy., Forgács István hdgy., Graffy György hdgy., v. Horváth

György hdgy., Imecs József hdgy., v. Keller László hdgy., Kovács Gábor hdgy., Lassú Béla zls., Mátételki József hdgy., Nagy Árpád hdgy., Nagy Gábor zls., Péter Károly zls., v. Rónay Kálmán hdgy., Sáros Mihály hdgy., Szendei János hdgy., Szendrey Gedeon hdgy., v. Szentágotai I. hdgy., v. Szentgyörgyi Z., hdgy., Székely Nándor hdgy. és Tar János hdgy.

A III. vadász csoport június 22-től szeptember 10-ig állomásozott kiképzési céllal Szegeden. Az egységhez tartoztak: Bajza László hdgy., Bakonyi László zls., v. Bátorfy János hdgy., v. Berényi György zls., Bojtor István zls., Bözsöny György zls., Csizmadia Sándor hdgy., Dinka Tibor zls., Eggenhoffer Béla hdgy., v. Egry Tamás, Kardos Miklós, Kiss Gyula, Kontraszty Endre, Mátyas Andor, Mátételki Dezső, Nádor Ferenc, Nyári György, Pati-Nagy Miklós, Polányi István, Szakács Károly és Török Ferenc hadnagyok.

A IV. éjszakai vadász csoportnak ugyancsak június 22-től szeptember 10-ig tartott a szegedi kiképzése. A csoport tagjai voltak: v. Czapári Zoltán hdgy., Farkas Jenő hdgy., Ferenczy Zoltán hdgy., Gáspár Béla zls., v. Ghyczy Márton hdgy., Horváth Gábor hdgy., Kovács János hdgy., Molnár Béla zls., Nyitrai János zls., Oláh László hdgy., Sasvári György hdgy., Szabó Imre hdgy., Szabó Tibor hdgy., Thurzó Jenő zls., Vidonyi János hdgy. A csoport Szegedről Acsád-Vátra települt és ott fejezte be a kiképzést. A katonai repülőtérről a műszerrepülő gépek egy részét (5-6 db), légiriadó esetén átrepülték Algyőre.

Ifj. Bognár József repülő-főhadnagy, a 101. honi vadászrepülő-osztály pilótája, 25 éves korában, a Somogy megyei Kapoly ege alatt áldozta életét hazájáért, akiről úgy tudjuk, hogy szegedi illetőségű. Amikor sérült gépéből kiugrott és ejtőernyőn függve ereszkedett a földre, az amerikai vadászok a védtelen pilótát halálosan megsebesítették (Lightningek, 1944. június 16.). Földi maradványait a szegedi Belvárosi temetőben helyezték örök nyugalomra. Klárafalvi Aladár legújabb kutatása meggyőzően igazolja, hogy v. Bognár József főhadnagy mint sebesült került Szegedre a katonai kórházba. Hódi István – aki a sírját gondozta – úgy tudta, hogy Monorról vagy annak környékéről jártak a sírjához hozzátartozói.

A szegedi repülőtér bővítésének tervét még 1942. augusztus 17-én elindította a légierők parancsnoksága. A kisajátítást a Honvédelmi Minisztérium javára még az 1943. április 7-i levelében is szorgalmazni kényszerült a városi főispán, megismételve a korábban tett 6 600–7 000 pengő/kh városi kártalanítási összeg ajánlatát. Az időben igencsak „példás” késlekedés miatt Szeged Sz. Kir. Város Főispánja 1944. május 15-én kelt, 436. sz. – fenti tárgyú – levelével még mindig kérni „méltóztatott” a M. Kir. Földművelésügyi Minisztériumot.

*

A Magyar Aero Szövetség megbízásából a Szegedi Repülő Egyesület és a Körzeti Központi Repülőmodellező-műhely június 18-ára versenyt hirdetett Békés, a Csongrád és a Csanád-Arad-Torontál vármegye modellezőinek. Az erőpróba színhelyét Szegedre írta ki a rendezőség. A verseny megtartása az állandó légiveszély, Erdély és a Délvidék kiürítésének megkezdése miatt már csak szűk körben volt lehetséges. Kimagasló eredmények nem születtek.

Szeptember második felében vizgázott az utolsó motoros keret Algyőn, a szovjet csapatok bevonulása előtt. Az 1944. június 4-én induló katonai előképző tábor még a HMNRA keretében folyt. A korábbiaktól eltérően már mellőzni kényszerültek az ünnepélyességet az állandó légiveszély és a front közelsége miatt. Rakitay Dezső MAESZ főfelügyelő volt a vizgabiztos. Gépeik a Bücker Bestmann-ok voltak. Iskolaparancsnok Takács Pál, oktatók Kardos Elemér, Moór Gyula, Paulisz Béla és Guelmino László voltak. A főszerelői feladatokat Lőrincz István látta el. Növendékek (már a 17-18 éves korosztályból kerültek ki): Básti József, Béres János, Bottyánszky János, Borsós Antal, Bornemissza János, Csomor Lajos, Csontos Ferenc, Fakla Béla, Faragó Imre, Gaál Péter, Györfy István, Juhász László, Kiss Károly, Kókai Mihály, Kovács Sándor, Kuti József, Mester Lajos, Minárovits Béla, Mészáros Sándor, Molnár Dániel, Nagy István, Oláh József, Pápista Gyula, Petik P. Béla, Simonffy Dezső, Szabó Gyula, Sztítás József, Szentgyörgyi László, Ury István, Varga Seres István. Ez a harminc fő eredményes I. fokú vizsgát tett. (A front közelsége miatt a II. és a III. fokot már Szentkirályszabadján tették le.) Az I. fokra felkészítés kiváló eredménynek tekinthető, hiszen akkor már az igen gyakori légiveszély, légiriadó miatt meg kellett szakítani a kiképzést, amit még a krónikus benzin hiány is fokozott. Repülőbaleset nem volt. Az egyetlen műszaki hiba is a HA-LDF oldaljelű géppel történt, amikor a bal futóműve felszálláskor megsérült, a leszállásnál természetesen berádlizott és a szárnyvég is sérült. A teljes sérülés 5 % alatt maradt. Vitéz Háy László címzetes vezérőrnagy, az Aero Szövetség elnöke, eleget téve a korábbi ígéretének, meglátogatta Algyőt és átadta a Levente II. típusú motoros repülőgépet 1944. szeptember 20-án, a vizsgán. Elkíserte Rakibay Dezső főfelügyelő is. A hírt a Szegedi Új Nemzedék című lap közölte, hitelességét dr. Tukats Sándor főispánnak, az egyesület elnökének följegyzése is megerősíti. A növendékek 1944. szeptember 27-én először Hegyfaluba, majd később vissza, Szentkirályszabadjára települtek át. Ezt megelőzően, két nappal korábban, a négy Bückert Faddra repültek át az oktatók. Moór Gyula és Paulisz Béla egy-egy Bückerrel, majd Takács Pál az M-29-el települt át Vátra.

Guelminó László utolsóként hagyta el a repülőteret a csörlő-autóval, amikor már a közelben robbantak az aknák. 1944-ben már nem volt vitorlázó repülés. A gépek szétszerelve, tartós tárolásra előkészítve várták sorsukat a hangárban, amit a téli tüzelő hiánytól szenvedő lakosság a családi házak melegítésére használt fel.

*

A Kárpátokban, a Dukla-szorosnál folyó harcokban, a szegedi származású Csikós Ferenc Me-109-es pilóta szakaszvezető, a 102/1. vadászrepülő-egység tagja, 22 éves korában, az Il-2-esekkel folytatott légi harcban, 1944. szeptember 14-én áldozta fiatal életét hazájáért. Földi maradványait a történelmi Magyarország határától mintegy harminc kilométerre fekvő lengyel városka, Sanok temetőjében helyezték örök nyugalomra.

Augusztus 10-én magyar felderítők és Me-210-es rombolók érkeztek Szegedre a front közelsége indokolta ezt. Az egyik felderítő gép parancsnoka Csapó Béla zászlós volt.

Szeptember 11-én áttelepítették Székesfehérvárra az 1. vadász csoportot Me-109-es átképző tanfolyamra. A 2. csoportot először Debrecenbe irányította a Légierő Parancsnokság, de egyhetes ott tartózkodás után Pápára kényszerültek vezényelni a front közelsége miatt.

Október 6-án Boros őrnagy, a repülőteret őrző zászlóalj parancsnoka rádióon kapott vezényléssel Gencsapátiba települ át. Az elvonuló menetoszlop, Dorozsma után – a szegedi repülőtértől mintegy tíz kilométerre – német Me-210-es rombolók támadták meg. A hadianyag jelentékeny része megsemmisült.

Október 10-ről 11-re virradó éjszaka szovjet páncélosok foglalták el a kiürített repülőteret. Ellenük vetették be a 101/3. vadász századot, a Drótkefét. A védelem rendkívül erős tüzeben Huszár András zászlós gépe találatot kapott és Kistelek térségében kényszerleszállást hajtott végre. Szeged elesett.

Október 12-én újból a 101/3-asok hajtottak végre bevetést. Halasi Sándor főhadnagy, Nánási, Tobak, Dániel, Bélaváry hadnagy, Mátyás őrmester, Boldizsár szakaszvezető, Szűcs tizedes és Erdész őrzető vett részt a bevetésben. Ugyanezen a napon a 101/1. vadászrepülő-osztály hajtott végre Szeged–Makó térségében Me-109-esekkel légi csapást.

A következő napon, október 13-án a 101/1. honi vadászosztály éjjel támadott szovjet célpontokat. A légicsapás nyomán Szőregen több helyen tűz keletkezett.

Október 15-ét követően a földi alakulatok segítése, valamint a szegedi hídfő védelme érdekében 50 szovjet vadászgép települt a repülőtérré. Innen indultak támadásra a Szeged–Csongrád közötti magyar és német véderő ellen.

November 6-án váratlanul egy Storch típusú géppel, hazamenekült Fekete Dezső repülő-őrmester, akire tette után pár héttel bajtársai kimondták a megbélyegző „áruló” jelzőt. Az „ítélet” után jelképesen kivégezték – közli forrás megjelölés nélkül Kakuszi József. (Az adatgyűjtése időszakában – vagyis 1985–1990 között – érthető, ha a riportalányok nevük elhallgatását kérték.) A Repülés–Űrrepülés c. lap 1965/3. számában megjelent egy írás dr. Gazsi József hadtörténész tollából „Magyar repülők a fasizmus ellen” címmel, amiben megemlíti Fekete Rezső (tehát nem Dezső) szakaszvezető (vagyis nem őrmester) „átrepülését Szegedre”. Ezt követően a lap felelős szerkesztőjének – Sárosi Gyulának – az érintett maga mondta tollba a történetet (Repülés–Űrrepülés 1965. 8. sz.).

1944 novemberében a VII. hadtest-parancsnokságon sebesültszállító pilóta volt Storch típusú gépen (fehér repülő nagy vöröskereszttel). Állomáshelye a Sárbogárd melletti cecei legelőn volt. Minden lehetséges szakmai ügyeskedéssel próbált kibújni a Szálasinak teendő eskü alól, bár ez akkor életveszélyes próbálkozás volt. Ez a tény látszott nyilvánvalónak, amiért az új vezérkari főnök november 6-án éjszaka a hadosztály-parancsnokságra rendelte. Parancs szerint a következő reggelen át kell repülni a fronton a szovjet csapatok által megszállt terület egyik nagyvárosába, ahová fontos iratokat kell vinni, amivel nagyon sok ember életét lehet megmenteni – közölte vele HO (Hátszegi-Hartz Ottó vk. ezredes), a vezérkari főnök. Szegedet, a Fekete Rezsőnek is jól ismert repülőteret választották, ahol november 7-én a kora délelőtti órákban minden baj nélkül landoltak. Ez volt az az ok, aminek nem ismerhették a hátterét bajtársai, így természetesen az árulás kimondása és a már utalt jelképes kivégzés.

November 13-án újabb repülőgép érkezett a fronton túlról. Dajka Miklós főhadnagy – aki a Székesfehérváron szerveződött németellenes csoporthoz tartozott – FW-58 típusú géppel és Böröczki Sándor művezetővel a szegedi repülőtéren szállt le. Dajka Miklós főhadnagy később a 2. Ukrán Front propagandistája lett és röpcédulát szórt az ország még el nem foglalt területein.

November 10-től fogolytábor alakítottak ki a megszállt szovjet csapatok a repülőtéren, melyet huzamosabb ideig „üzemeltettek” ott.

Ezzel megpecsételődött a szegedi katonai repülés és a repülőtér sorsa, amely nemcsak a kereskedelmi és a polgári, hanem a sportrepülésnek is bölcsőjéül szolgált.

*

Szeged angol, amerikai és szovjet bombázása

A háború eszkalálódott, ezzel együtt bestializálódott is. Pusztító, gyilkos hatalmát, eszközeit már nem csupán a katonai célpontok ellen fordította, hanem a (hinterland) védelemre esélytelen polgári lakosságra, a gyermeküket óvó anyákra és az aggastyánokra is kiterjesztette, a teljes hátországra.

Az első „ingakció”, a „frantic” 1944. június 2-án kezdődött. A Foggia és környékén létesült repülőterekről induló légitámadások után nem fordultak vissza a légierők a kiinduló bázisukra, hanem továbbrepültek az ukrainai Poltava, Pirtyin és Milgorod repülőtérre, amelyet a Szovjetunió bocsátott az amerikai légierő rendelkezésére. Másnap teljes feltöltéssel indultak vissza bázisukra hazánkban keresztül amikor ismét bombázták Miskolc, Debrecen, Szolnok, Szeged vagy Kolozsvár és Nagyvárad ipari, kereskedelmi, közlekedési, hadi, illetve polgári létesítményeit.

Az ingakció lehetőségét segítette az a szomorú tény, hogy az ország keleti felének igen gyenge a légvédelme és a vadászirányítás sem áll(hatot) a hivatása magaslatán. (A Veszprém és Szolnok vonalától délre eső országrésznek egyáltalán nem volt vadászrepülő védelme.)

Az amerikai 15. légi hadsereg, valamint az angol 205. bombázó csoport hajtotta végre a támadást.

Szeged lakossága 1944. június 2-a és szeptember 19-e között 72 légiriadót élt át. A Szeged Története Kronológia c. kiadvány hat „közepes” angolszász bombázást jelez az előző intervallumra. A tényleges adatok szerint hét amerikai és egy angol a frontzónában jutva több szovjet légitámadás is érte a várost. Közvetlenül a szovjet csapatok bevonulása előtt és után nem működött a riasztórendszer, így a német és a magyar légierő csapásai nem szerepelnek a nyil-

vántartásban. Az USAAF (az Amerikai Egyesült Államok Légierő Parancsnokság) nyilvántartása szerint csak az AAF – Szeged ellen – 9 támadást intézett.

Ezt az adatot is, mint sok háborús jelentést, a „valószínű” és a „lehetséges” jelzővel kell illetnünk. A helyi lapok közleményeivel sem lehet ismereteinket igazoltatni, mert a város „hiteles krónikáit” betiltatta a Gestapo. Az erre vonatkozó okmányok – tudomásunk szerint – megsemmisültek vagy eltűntek.

A szövetségesek 600 gépből álló köteléke érte el az ország déli határát 1944. június 2-án. Negyed kilenckor egy-egy kötelékben, 17–24-es csoportokban haladták át B–24-ek a város fölött északi irányba. Nyolc óra tizenkét perckor szólaltak meg a szirénák. Tízpercenként újabb és újabb kötelékek érkeztek a Balkán irányából. A B–24-ek törzse Debrecen, Miskolc irányában hagyta el a várost, melyet a MAAF (Földközi-tengeri Szövetséges Légierő) parancsnoka, Eaker tábornok vezetett. Rövid időközzel öt még négy kötelék követte, melyből a 454. BG jelzésű egység kivált. Nem sokkal azután, ahogy az kilépett Szeged légtéréből lefűjták a riadót, a kötelék pedig visszafordult. A M. Kir. Légvédelmi Erők Parancsnoksága jelentése és a sajtóhírek szerint 38, más forrás alapján 24 B–24-es támadta meg a várost 11 órakor, illetve egyes adatközlőtől 10 óra 20 perces időpontot tudhatunk. Az Alsóvárosra hulló 218 bomba (közel 84 tonna), nemcsak a Rendező-pályaudvart, az utász laktanyát, hanem ötvennyolc szegény földműves és napszámos család hajlékát is lerombolta. További kétszáztizentkét lakóház sérült meg különböző mértékben, de zömében súlyosan. Amerre a bombaszőnyeg elhaladt, 20–25 méter szélességben csak romokat és 4–5 méteres bombatölcséreket hagyott maga után.

Az első felmérés szerint a támadás után azonnal 16 polgár és tíz katona vesztette életét. A súlyosan sérültek közül még két katonát és újabb 16 polgári áldozatot követelt a szövetségesek első légitámadása.

Hivatalos jelentésekben állapították meg a szakértők, hogy jóval kevesebb polgári áldozata lehetett volna a bombatámadásnak, ha a lakosok nem az utcán, a kapuban, kisebb csoportokban állva figyelték volna a repülőgépeket, hanem óvóhelyre menekültek volna a támadás első jelére, ahogyan erre hónapok óta tanította, figyelmeztette a lakosságot a légoltalom. A sebesültek számáról ellentétes adatok vannak – a lapok kisebbsítették, a hivatalos belső jelentések eltúlozták azt. A tényleges adat szerint a sebesültek száma 40–50 fő súlyos vagy könnyebben sérült személyre tehető.

A légvédelmi tüzeeknek nem volt lőszere, ezért nem tudták használni fegyvereiket. Az említett vadászvédelem hiánya már most is megmutatkozott.

A keleti, meghatározóan a tiszántúli országrész védelmére nem jutott ereje a Légierők Parancsnokságának. Már 1942-től nemcsak a személyzet kiképzése, hanem a helyes válogatás is akadályokba ütközött. A repülés céljára, a hadsereg belülről kiválasztott tisztek és tiszthelyettesek a csapatoknál is fontosak voltak, így nem engedte el őket a felettesük. A gyorsított kiképzési ütem nem tette lehetővé a minimális (harc-) felkészítést sem. [Lásd v. Hány László vezérőrnagy 1942-ben tett, már korábban idézett nyilatkozatát.] A repülőgép-ellátás is akadozott. Ezek is igazolhatják, hogy a II. világháború végén, a szülőföldért vívott gigászi küzdelemben, az óriási túlerővel szemben, a légiharcok során már nem az erős ellenséget törte meg a hadvezetés, hanem a saját az egyre gyengülő légierőnk személyi állományát kényszerült kivéreztetni, ami a határainkon belüli harcok miatt már önvédelem, kikerülhetetlen katonai kényszerhelyzet volt. A Horthy-proklamáció megkísérelte ezt a kamikáze állapotot mérsékelni, de következményeket is jól ismerjük. A katonákat, közöttük a pilótákat is meghatározóan magyarságuk, hazaszeretetük, emberi tisztességük és esküjük vezérelte. A légierő jelentős része került ezzel a gondolattal a haza áldozati oltárára.

Június 26-án nagy magasságban RAF (angol) kötelékek húztak el a városról északra és délnyugati irányban. Alsótanya (ma Ásotthalom) térségében gyújtóbombá(ka)t dobtak le – adja hírül a Szegedi Friss Újság. Az egyik gyújtószerkezet lángra lobbantotta a Kocsis testvérek tanyáját. Más tűzről nem érkezett jelentés. A légoltalmi parancsnokság nem erősítette meg a hír hitelességét.

Angolszász repülőgépek újabb terrortámadást intéztek Szeged ellen – írják a korabeli lapok – pedig valójában amerikai kötelékek szórták bombáikat a városra.

Ismét lakott területeket romboltak porig. Július 3-án a MAAF dél-olaszországi támaszpontjairól 330 bombázó indult a Balaton térségébe. Egyes források szerint 18, más adatok szerint 4 db amerikai (AAF) B-17-es vált ki a kötelékből és a szegedi közúti, illetve vasúti híd ellen indult. A 10 óra utáni légiriadó több mint egy negyedórán át tartott, a belvárost bombázták, ahol semmi hadi célpont sincs. Az egyik hírforrás 40 nagyméretű bombáról, a másik 20 romboló és légiakna ledobásáról ad számot, közel tíz tonna összúllyal. A hídvédelmi tüzéség az egyik támadó B-17-est súlyosan megrongálta, amely Kübekháza térségében zuhant. A hidaks nem sérültek meg. A bombák lakó- és középületeket romboltak le. Két halálos és egy sebesült áldozatról adnak hírt a napilapok.

A Magyar Kender-, Len- és Jutaiipari Gyárat ért 6 bombatalálat súlyos károkat okozott, aminek becslött értéke meghaladta a 6 millió pengőt.

Szeged környékén keresik az augusztus 2-án, keddről szerdára virradó éjszaka, Szentes határában, a vasúti hidat védő légvédelmi tüzérrek lelőtte RAF bombázó pilótáját, tudhatjuk meg a redőri közleményből.

A Balaton térségében erős vadász kísérettel, augusztus 20-án délelőtt gyülekeztek azok a kötelékek, melyek közül a hat gépből álló P-51-es Mustang vadászbombázó csoport támadta a szegedi Tisza Teherpályaudvart. Az AAF jelentése szerint 6 bombát dobtak a területre tizenhárom tonna összsúllyal. Épületkárok és személyi sérülések is történtek, szerencsére emberéletet nem követelt a támadás. A légvédelmi tüzérsg jelentése szerint több lelövés történt.

Augusztus 24-én az eddigi legnagyobb légitámadás érte a várost. Negyvenkilenc B-24-es Liberátor 190 romboló és gyújtóbombát dobott Szegedre. Két bomba nem robbant fel, ötvennyolc becsapódás vette körül a vasúti hidat. Mindkét városi híd sérült, de javítható állapotban maradtak. A Len-, Kender- és Jutafonó Gyár (hadiüzem) területére negyven bomba csapódott be. A három héttel korábbi támadással együtt az üzem jelentős része megsemmisült. Bombák hullottak a Mezőgazdasági Közraktárak Rt., a Futura raktáaira, ahol több száz vagon gabona- és olajos mag égett el. A már berakodott gabonaszállító uszályok közül is néhány elsüllyedt, amely tovább csökkentette a város téli tartalék készletét.

Harmincnyolc polgári épület dőlt romba. Öt polgári és egy katona áldozatot követelt a támadás. A károkat a városra hullott közel száznyolc tonna bomba okozta.

A Román Királyság hadüzenet nélkül 1944. augusztus 27-én Csíkszereda és Mezőhegyes térségében megtámadta hazánkat.

Augusztus 29-én 10 óra 25 perckor negyvenkét amerikai B-24-es bombázó támadt a városra. (A gépek száma megegyezik a helyi légoltalmi jelentés adataival.) Négy száz bomba hullott szegedi célpontokra. A Főpályaudvar, a Tisza- és a Rendező pu. a Hangya Szövetkezet raktárai, a Közraktárak Rt., a Sylvánia Rt. fatelepe, az újszegedi Magyar Kender-, Len- és Juta Gyár két támadást átélt telepén ami eddig nem pusztult el, az most leégett. Megsemmisült a Magyar Petróleum Rt. szőregi telepe is.

A hidakat ezzel a támadással sem tudták megsemmisíteni. A romboló bombák a Tiszába és a partra hullottak. Súlyos károk érték a cserkészek vízitelepét (a mai Sárga), az ottani más evezős telepeket is, valamint a Leven-

te Sportpályát (ma a Szeged SC stadionja), valamint a Felsőváros egy jelentős részét, ahol a németek rádióadóját keresték, amely – a Balkánon állomásozó német alakulatok parancsnoksága és Bécs között töltötte be a közvetítő állomás szerepét – egy magánházban volt elrejtve. A Somogyi telep XI. utcájában is 5 ház dőlt romba és számos megsérült, mert a bombák néhány száz méterrel délebbre, délkeletre hullottak le a célponttól.

A Rendező Pályaudvaron német szerelvény vesztegelt. A támadás megkezdéséig nem tudták azt a nyílt pályára kivontatni. A sorozatvető lövedékekkel, aknákkal és élelmiszerral teli vagonokat találat érte. Száz teherkocsi égett ki. A hatalmas robbanások rengeteg löszert, aknát szórtak szét a környéken, melyek még tovább fokozták a bombázás hatását. A közeli lakótelepen számos épületben okozott kárt a gránáteső. Emiatt a légiriadót másfél órával később lehetett csak lefűjni, mint ahogyan a B-24-ek elhagyták Szeged légtérét. Tizenöt személyt a szétrepülő gránátok öltek meg.

A MÁV raktáraiban közel kétezer mázsa rozs égett el, ezen fölül még 160 vagon szállításra váró termény és áru semmisült meg.

Több kisebb üzemet és az utász laktanyát érte találat. Ezen a 29-i támadási napon az AAF közel 170 tonna bombaterhet zúdított a városra.

Az amerikai légierődök hatodik támadása szeptember 3-án érte a várost. Az AAF 304. Wing 4 kötelékkel és 59 Mustang vadász-bombázóval átlépte hazánk határát. A kötelék fele Szeged irányába fordult. Negyvenkét B-24-es 130 romboló-, közel 130 tonna tömegű bombát dobott a városi célpontokra, az eddigieknél sokkal nagyobb pontossággal. Szegedet a Tiszántúllal összekötő vasúti híd használhatatlanná lett, mert annak közepe a második és a harmadik pillér között a vízbe szakadt. Az algyői híd még ép volt, így azon keresztül – igaz, kerülővel – lehetett a Makó felé irányuló és az ország keleti részével kapcsolatos forgalmat fenntartani. Az árvízvédelmi töltés is súlyosan károsodott. Ekkor semmisült meg a Tiszán átvélő Szeged–Makó magasfeszültségű távvezeték is.

A várost három helyen érte légicsapás. Lakóházakat pusztítottak el Alsó- és Felsővárosban az amerikai bombázók. A Paprika utcában három épület kapott telitalálatot. A Csillag tér, Lugos utca, Körtöltés, az Etelka sor és a Keresztöltés utca által határolt viszonylag kis területre 12 romboló bomba hullott. Katonai szempontból azért is fontos volt ez a városrész, mert a 727. sz. német katonai rádióállomást – amely néhány héttel korábban költözött ki a MÁV Üzletigazgatóság épületéből egy Csillag téri kis házba – a korábbi bombázásnál nem sikerült megsemmisíteni. A támadás most sem érte el a célját, mert az adó sértetlen maradt.

A harmadik súlyos csapás a Gyermekklinikát érte, amely gyakorlatilag teljesen megsemmisült. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy az éppen az előző napon települt Alsóközpontra (mai neve Mórahalom) betegeivel együtt. Hét bomba döntötte romba a hatalmas vöröskereszttel jelölt épületeket.

A légítámadások sokasodása összefüggött a front közeledésével. Az elsőtétítést általánossá rendelte a légoltalmi törvény szigorítása. A lelőtt repülőgépek megmenekült és életét veszített személyzetével kapcsolatos tennivalókról is intézkedések láttak napvilágot.

A belügyminiszter elrendelte, hogy minden férfi jelentkezzen nemzetőr szolgálatra.

A román és szovjet csapatok 1944. szeptember 27-én Makó térségét érték. Innen csak 29 km Szeged.

A szeptember 3-ról 4-re virradó éjszaka a RAF (Royal Air Force) a brindizi-i repülőtérről Ukrajnába tartó „ingajarat”-os kötelékei a tiszai átkelőket támadták. Más forrás ezt egy lehetséges szovjet bombázásnak jelzi.

Szeptember 13-tól 21-ig 13 csapásból álló légítámadás sorozat indult hazánk ellen, melyben Szeged közlekedési vonalai és a tiszai átkelő helyei is célként szerepeltek. A várost 18-án támadták az AAF „ingajaratos” B-24-ei. Ötvenegy gép száztizenkét tonna bombát dobott a pályaudvarokra és a tiszai átkelőkre.

Az amerikai-angol légítámadások során a városra 626 tonna bomba hullott, amely 146 áldozatot követelt. Ettől az időponttól kezdve már a szovjet légierő támadta a városban lévő, számára ellenséges célpontokat, így a szeptember 19-ről 20-ra virradó éjszakán és 21-én is.

A várost 1944. október 10-ről 11-re virradó éjjel a szovjet csapatok elfoglalták. A Vörös Hadsereg Szeged térségében október 12-én, a repülőtérről felszálló gépekkel támadta a tiszai átkelőhelyeket és egyéb célpontokat. Mint erre már utaltunk, a Vörös Hadsereg a tiszai hídfo(k) és a város védelmére 50 vadászgépet telepített a repülőtérré október 15-én.

Kiegészítő adatok

Tisztelet az ősöknek, a hősöknek és az áldozatoknak.

A repülés szegedi, algyői áldozatainak kronológiája

1916–1945

Azokról, akik szegedi vagy algyői illetőségűek, itt tanultak, oktattak, illetve érdekltségükkel kapcsolódtak a városhoz és beírták nevüket a helyi repülés történetébe.

A Szeged-algyői repülés áldozatainak emelt emlékművet dr. Hegedűs Dezső a Magyar Repülőszövetség főtitkára és dr. Ványai László DAC-elnök – 1994. június 24-én – avatta fel. Az emlékmű létrehozását a Magyar Veterán Repülők Egyesületének szegedi szervezete kezdeményezte, tagjai anyagi áldozatával, a DAC kiegészítő támogatásával készítette, majd emeltette. Az emlékmű felirata a „Repülőhalált halt bajtársak emlékére”.

| Sz.: | Név: | rendfok.: | halál időp.: | helye: | temető: |
|------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------|--------------|------------------------------|
| 1. | Schmatz János | őrv. | 1916. 05. 26. | Szeged r.tér | Belvárosi |
| 2. | Papp János | ? | 1916 | – | ? |
| 3. | Smidt Gyula | ? | 1916 | – | ? |
| 4. | Karabancs Jenő | őrv. | 1917. 04. 02. | Szeged rept. | Belvárosi |
| 5. | Gordány Péter <i>újratemetés:</i> | szkv. | 1917. 07. 11. 1918. 07. 17. | Arad r.tér | Belvárosi Hősi II., 6/39. |
| 6. | Nagy Ernő | hdgy. | 1917. 07. 18. | olasz front | Belvárosi |
| 7. | Slama Leopold | honv. | 1917. | Szeged r.tér | Bécs |
| 8. | Gassner Mihály | fhdgy. | 1918. 08. 20. | olasz harct. | ? |
| 9. | Progger Viktor | ? | 1919. 08. 18. | Szeged r.tér | ? |
| 10. | Gehring István | ? | 1920. 08. 20. | Szeged r.tér | ? |

| | | | | | |
|-----|--|------------|---|------------------------------|-------------------------|
| 11. | Joó Miklós | ? | 1920. (emlékm. adat) temetői nyt.: 1919. 12. 01. | | Katolikus t. |
| 12. | Przemysl * Lengyel A. László fhdgy. | (főfűgy.), | 1921. 06. 13. | Szeged rep. esem. | Evang. t. |
| 13. | Ond László | szds. | 1925. 09. 10. | Szombath. | Sz. Ref.t |
| 14. | Szentkirályi (Kern) Dezső | szds. | 1925. 06. 02. | Szeged rept. | ? |
| 15. | Dr. Boross József | utas | 1925. 06. 02. | Szeged rept. | Belvárosi |
| 16. | Kerekes János | hdgy. | 1927. 10. 28. | Szeged rept. | ? |
| 17. | Bessenyei Lajos | sporttr. | 1931. 04. 28.* | Szeged rept. | Debrecen Ref. tem. |
| 18. | Vilhem Károly | fhdgy. | 1931. 07. 21. | Székfűr-Sóstó | Belv. t. |
| 19. | Gunya Sándor | mot.sr. | 1932. | ? | ? |
| 20. | Nyán* György | sporttr. | 1935. 07. 03. | Dóc | ? |
| 21. | v. Kovács János | őrm. | 1940. 11. 03. | ? | Szeged Ref. |
| 22. | Barna Béla | karp. őrm. | 1942. 03.20. | Bajai út 84. km | ? |
| 23. | Nagypál Gyula | mot. okt. | 1942. 06. 15. | Szentes rt. | Debrecen |
| 24. | Tóth Mátyás | oktató | 1942. 09. 21. | Algyő | Diósgyőr |
| 25. | dr. Tamás András | utas | 1942. 09. 21. | Algyő | Belvárosi |
| 26. | Czucz János | szds. | 1943. 05. 14. | Ferihegy rt. | Belvárosi t. |
| 27. | Varga Pál | ? | 1943. | ? | ? |
| 28. | Takács Zoltán | t. fhdgy. | 1943. 08. 24. | Algyő rt. | Bp. Kerepesi |
| 29. | Romoki Arnold | ? | 1944. 03. 27. | Mór | ? |
| 30. | v. Bognár József | fhdgy. | 1944. 06. 16. | Kapoly, légi harc | Belvárosi t. |
| 31. | Walter Tibor | fhdgy. | 1941. | Pripjaty mocsarak | ? |
| 32. | Csikós Ferenc | szkv. | 1944. 09. 14. | Lengyelország Duklai hágó | Sanok város temetője |

Megjegyzés:

– A 4–8. sorszám alattiak, illetve a 22., a 25., a 27., 28., a 30., a 31. és a 32. név nincs feltüntetve az emlékművön. Az újabb kutatások során jutottunk az adatok birtokába.

– A 12. sorszámon szereplő Lengyel László teljes neve és rendfokozata Przemysl Lengyel A. László tüzér fhdgy., tábori pilóta.

– A 17. sorszámon Bessenyei Lajos balesetének időpontja az emlékművön 1929-re jelölt. A valóságban 1931-ben történt. Utasa volt Szénási Ferenc, aki az emlékművön a 13. sorszám alatt szerepel, ugyancsak 1929. évi dátummal, de ő valójában nem vesztette életét. A baleset után rövidesen felgyógyult és elhagyta a kórházat.

– A 13. tételszám alatt Szénásy Ferenc neve az emlékművön „i”-vel van kiegészítve. A helyes írásmódja az „y”-os.

– Barna Béla karpaszományos őrmester közelfelderítő neve, aki Szegeden szállt fel utolsó útjára, nem szerepel az emlékművön. (Itt 22. ssz. alatt.)

– A 25. sorszámon feltüntetett dr. Tamás András nyomozó, utas neve nincs feltüntetve az emlékművön.

– ? = adathiány.

– Sz. = Szeged.

– t. = temető.

– r.tér, rept., rt. = repülőtér.

– mot. sr. = motoros sportrepülő.

– sr., sportr. = sportrepülő.

– *-al jelölve az a név, ahol a ténylegestől eltérés van.

– v.= város.



Emléktáblák

A parancsnoki barakk repülőtér felőli oldalán. A szegedi Repülés Baráti Kör kezdeményezésére, a repülő klub támogatásával készült 1986-ban. Az emlékmű elkészültéig ezt koszorúzták meg évente a veterán repülők és az ifjabb bajtársak.

Felirata:

„Repülőhalált halt bajtársak emlékére”

Az előző márványtábla mellett a szegedi repülőtéren kezdődött vitorlázó-repülésre emlékezett a METESZ és a Városi Tanács a veterán repülő bajtársak felkérésére.

Felirat:

„Az ötvenéves szegedi vitorlázórepülés emlékére.

Városi Tanács 1986. METESZ”

Az emléktábla avatásakor a Repülés Baráti Kör (RBK) égisze alatt működő veterán repülők, akik ismerték, tisztelték Szent-Györgyi Albert, az Amerikában élő Nobel-díjas professzort, levelet fogalmaztak neki, aminek a hiteles másolatát itt közöljük.



20. sz. kép

Az algyői reptér „madártávlatból” (1949-ből).

Szeged tüzérségi, bombázó és gyalogsági gyakorló lőtere

az 1935. évi megállapodás alapján. (A Honvédelmi Minisztérium és Szeged sz. kir. város Főispáni Hivatala közötti megállapodás melléklete alapján.)

Határvonat: „rókusi pu. északi kijáratától a baktói töltésig, majd innen É-ra a baktói töltés, Székhalom, Macskástöltés, Sándorfalva déli határa mentén a szatymazi vasúti megálló felé húzódó vonal, majd délre a szatymazi halom és a Rácok kertjének összekötő vonala az Őthalomtól Ék-i szárnyban lévő kút, innen délkeleti irányban a sándorfalvai műúttal párhuzamosan menő taliga útig, majd a taliga a hódmezővásárhelyi vasútvonalig.”

Ennek a területnek a kisebbik hányada, csak a baktói része volt kijelölve bombavetésre. A betonon gyakorlóbombák füstjelzése mutatta a becsapódás helyét. A lőtérhasználat idejére a sándorfalvai utat minden alkalommal lezárta a katonaság.

Az algyői repülőtér átadásáról készült határozat:

Városi és Járási Földhivatal Ez a határozat jogerős.
Szeged, Londoni krt. 13. Szeged, 1967. nov. 22.
681/1967.Fh. Ea.: dr. Vörös

Tárgy: Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt Alföldi
Kőolajfűrási Üzeme (Szolnok) terület kezelésbe
adás iránti kérelme.

Határozat

A Szeged Városi és Járási Földhivatal a kérelemnek helyt ad és az algyői 0118 hrsz.-ú területből a megosztás után keletkezett 0118/2 hrsz.-ú 9 kh 178 négyszögről legelő, 0118/2-b hrsz.-ú 1 kh 1193 négyszögről udvar és 0118/2-0 hrsz.-ú 679 négyszögről szántó, **összesen 11 kh 450 négyszögről területű ingatlanról a Magyar Honvédelmi Szövetség kezelési jogát törölni** és helyébe a Magyar Állam tulajdonjogának épségben tartása mellett az Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt Alföldi Kőolajfűrási Üzeme Szolnok, kezelési jogának feljegyzését kéri. [...] (a felek) [...] a terület kezelői jogának átadása céljából 1967. március 17-én megállapodtak a terület átadásával kapcsolatban.

Karancsi Sándor
hivatalvezető

*

OKGT Nagyalföldi Kutató- és Feltáró Üzem
Ikt.sz. 15839/70.

Tárgy: Algyő volt repülőtér létesítményeinek kezelésbe vétele, elfoglalása.

Az algyői MHSZ repülőtér létesítményeit, kezelői alapon történő elfoglalását – gazdasági és népgazdasági érdekre hivatkozással – 1970. szeptember 4-én 11 h-kor a helyszínen kívánjuk lebonyolítani.

Mező József
igazgató